DYWIZJONY POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH NA ZACHODZIE
1940–1946

Wojtek Matusiak

306 DYWIZJON MYŚLIWSKI Toruński

DOM WYDAWNICZY BELLONA

Myśliwce PZL P.7a jednej z eskadr III/4 Dywizjonu Myśliwskiego 4 Pułku Lotniczego z Torunia. Dywizjon 306 był spadkobiercą tradycji toruńskich eskadr myśliwskich. (ze zbioru Józefa Zielińskiego)

Rok 1940

21 sierpnia 1940 r. z rozkazu **płk. Wacława Iwaszkiewicza,** Zastępcy Generalnego Inspektora Sił Powietrznych, rozpoczęto w Ośrodku Zapasowym Lotnictwa w Blackpool formowanie 306 Dywizjonu Myśliwskiego. 306 był trzecim polskim dywizjonem myśliwskim utworzonym w Wielkiej Brytanii. Jego personel rekrutował się przede wszystkim spośród dwóch dywizjonów myśliwskich Lotnictwa Wojskowego - III/4 z Torunia i III/3 z Poznania. Formowaniem kierował kpt. pil. **Tadeusz Rolski,** ostatni dowódca UI/4 Dywizjonu Myśliwskiego w Polsce.

Tadeusz Henryk ROLSKI

Urodził się 18 sierpnia 1906 r. w Przeworsku. W Gimnazjum im. Augusta Witkowskiego w Jarosławiu w 1927 r. uzyskał świadectwo dojrzałości w klasie o profilu matematyczno-przyrodniczym. Po kursie unitarnym w Szkole Podchorążych Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej, w 1928 r. wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Szkołę ukończył w roku 1930 z piątą lokatą. Jako podporucznik obserwator dostał przydział liniowy do 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. Przez dwa lata służył w 54 Eskadrze Liniowej. W 1932 r. ukończył kurs pilotażu w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie i jako pilot powrócił do 5 Pułku. W następnym roku odbył Kurs Wyższego Pilotażu w Grudziądzu, awansował na stanowisko dowódcy eskadry treningowej w 5 Pułku. W lipcu 1933 r. został przeniesiony do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu i przydzielony do 142 Eskadry Myśliwskiej. Ukończył kurs instruktorski na Kursie Wyższego Pilotażu. Następnie został oficerem taktycznym III/4 Dywizjonu Myśliwskiego. Od marca 1938 r. był dowódcą 141 Eskadry Myśliwskiej.

We wrześniu 1939 r., już w stopniu kapitana, brał udział w walkach – początkowo jako dowódca 141 Eskadry. 2 września, po śmierci kpt. Laskowskiego, został dowódcą III/4 Dywizjonu Myśliwskiego lotnictwa Armii „Pomorze". Uzyskał dwa zestrzelenia (3 i 6 września) oraz uszkodził dwa niemieckie samoloty (2 i 6 września). Jesienią 1939 r. przez Rumunię i Syrię przybył do Francji, gdzie został przeszkolony na samolotach Morane-Saulnier 406. Miał zostać dowódcą kolejnego polskiego dywizjonu myśliwskiego w tym kraju, ale nie doszło do tego z powodu upadku Francji. W czerwcu 1940 r. przeleciał do Oranu w Afryce Północnej. 17 lipca 1940 r. przypłynął do Liverpoolu, został skierowany do polskiej bazy w Blackpool. W sierpniu 1940 r. został organizatorem i pierwszym polskim dowódcą Dywizjonu 306. 3 marca 1941 r., wraz z odejściem S/Ldr Gillama, przejął pełne dowództwo tej jednostki. 2 lipca 1941 r. został dowódcą I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w Northolt. Po odejściu W/Cdr Kenta, 1 sierpnia Rolski został samodzielnym dowódcą Northolt Wing – pierwszym dowódcą Skrzydła w strukturze RAF, który nie był Brytyjczykiem. Pełnił tę funkcję do

17 kwietnia 1942 r. W tym czasie zaliczono mu pewne zestrzelenie jednego Messerschmitta 109, prawdopodobne zestrzelenie pięciu niemieckich myśliwców i uszkodzenie jednego. 17 lutego 1942 r., jako pierwszy nie-Brytyjczyk podczas II wojny światowej, został odznaczony Distinguished Service Order (DSO). Od 18 kwietnia 1942 r. służył w dziale planowania operacyjnego w Sztabie 11 Grupy Myśliwskiej RAF. Od 25 września 1942 r. do 13 lutego 1943 r. był zastępcą Polskiego Oficera Łącznikowego w Dowództwie Lotnicwa Myśliwskiego RAF. Następnie, do 8 lipca 1943 r., był dowódcą Polskiej Ekipy Myśliwskiej w Afryce. Po powrocie do Wielkiej Brytanii ponownie objął obowiązki, które pełnił przed wyjazdem do Afryki. 20 października 1943 r. został dowódcą i organizatorem 18 Sektora Myśliwskiego wchodzącego w skład 84 Grupy Myśliwskiej. Był to pierwszy przypadek powierzenia dowództwa tego szczebla nie-Brytyjczykowi. 18 Sektor ten tworzyły dwa polskie skrzydła myśliwskie, oznaczone w strukturze 2nd TAF jako Polowe Porty Lotnicze nr 131 i 133. 25 lutego 1944 r. Tadeusz Rolski został zastępcą szefa Sztabu Naczelnego Wodza do spraw lotnictwa. 17 lutego 1945 r. objął dowództwo 133 Polowego Portu Lotniczego (II Polskiego Skrzydła Myśliwskiego). Po zakończeniu działań bojowych w Europie był komendantem bazy RAF Coltishall (ponownie pierwszym nie-Brytyjczykiem na tak wyskim stanowisku).

*17 kutego 1942 r. Air Marshal **William Sholto Douglas**, dowódca lotnictwa myśliwskiego RAF dekoruje **Tadeusza Rolskiego** krzyżem Distinguished Service Order (Order Wybitnej Służby) jako pierwszego nie-Brytyjczyka w II wojnie światowej. (ze zb. Józefa Zielińskiego)*

Po demobilizacji, w 1948 r. powrócił do Polski, podjął pracę w Polskich Liniach Lotniczych LOT. 31 grudnia 1949 r. został zwolniony z powodów politycznych. Pracował jako majster w przedsiębiorstwie budowlanym. 20 lipca 1959 r. został zatrudniony w Departamencie Lotnicwa Cywilnego Ministerstwa Transportu. W 1972 r. odszedł na emeryturę. Mieszkał w Warszawie. Opublikował książkę pt. „Uwaga, wszystkie samoloty!", w której zawarł wspomnienia wojenne. Zmarł 27 września 1991 r. w Warszawie. Był odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 09112, nadanym 11 sierpnia 1941 r., trzykrotnie Krzyżem Walecznych oraz innymi odznaczeniami.

Za oficjalną datę utworzenia Dyonu 306 uznano **28 sierpnia** - wydany tego dnia rozkaz RAF zarządzał sformowanie No. 306 (Polish) Squadron w bazie RAF Church Fenton koło Tadcaster, w hrabstwie York. Tego dnia przybyło na to lotnisko pierwszych dziewięć samolotów myśliwskich Hurricane, ale w tym czasie było tam jedynie kilku ludzi z brytyjskiego personelu tworzonej jednostki - w tym tylko jeden pilot, F/O **John Reginald** Cass **Young.** Samoloty pochodziły z wczesnych serii produkcyjnych i wymagały wymiany śmigieł, czego dokonano przy wydatnej pomocy mechaników z 43 Dywizjonu RAF.

Przetaczanie samolotu Hurricane siłami mechaników na lotnisku Ternhill. Jedno z wielu zdjęć zrobionych w marcu 1941 r. (via R. Gretzyngier)

Dopiero **2 września** Acting S/Ldr T. Rolski dostał rozkaz udania się z wybranym personelem do Church Fenton. Spośród przydzielonych mu 25 pilotów w Blackpool znajdowało się jedynie 12. Wraz z **Rolskim** oraz 109 ludźmi personelu naziemnego przybyli oni do Church Fenton **4 września**. Tego samego dnia przybył brytyjski dowódca jednostki, S/Ldr **Douglas Reginald Scott** i jeden z dowódców eskadr, F/Lt **Hugh Charles Kennard**. **4 września** był odtąd dniem święta Dywizjonu 306.

Douglas Reginald SCOTT

Urodził się w 1908 r. Ukończył studia na Uniwersytecie Cambridge, w Jesus College. W latach 1930. był kierownikiem Działu Badawczo-Rozwojowego w firmie motoryzacyjnej Armstrong Siddeley. Bral udział w wyścigach samochodowych w Brooklands. W sierpniu 1935 wstąpił do Pomocniczej Rezerwy RAF, do 605 Dywizjonu, uzyskując stopień oficerski w korpusie rezerwy.

24 sierpnia 1939 r. został powołany do służby czynnej i objął funkcję dowódcy eskadry w 605 Dywizjonie. W okresie marzec-lipiec 1940 r. był ciężko chory. Po powrocie do zdrowia został mianowany jego dowódcą Dywizjonu 306, formowanego wtedy w Church Fenton. 26 listopada 1940 r., podczas startu do lotu treningowego na samolocie Hurricane I nr V7533 zderzył się z samolotem Avro Anson i doznał poważnych obrażeń. Po powrocie do zdrowia objął funkcję dowódcy Sektora Ternhill w 9 Grupie Myśliwskiej RAF i pełnił ją do marca 1941 r. Na początku października 1941 r. objął funkcję Wing Commander Flying w bazie RAF Kirton-in-Lindsey. Zginął 8 listopada 1941 r. w walce powietrznej nad Dunkierką, lecąc na czele Skrzydła z Kirton-in-Lindsey (pilotował Spitfire'a II nr P8701, formalnie należącego do 616 Dywizjonu RAF). Było to pierwsze starcie jego jednostki z Focke-Wulfami 190, nowo wprowadzonymi do działań przez Luftwaffe. Został pochowany na cmentarzu komunalnym w Dunkierce. Pośmiertnie (15 stycznia 1943 r.) odznaczony Air Force Cross (AFC).

10 września dostarczono do dywizjonu dwa samoloty szkolne: Miles Master I i dwuster Fairey Battle. Piloci rozpoczęli na nich loty pod kierunkiem instruktora F/O **Barra.** Nazajutrz rozpoczęto pierwsze loty na Hurricane'ach. **17 września** przybył drugi brytyjski dowódca eskadry - F/Lt **H. W. Tennant.** Tego dnia jednostka miała przedsmak działań bojowych, kiedy dwaj szeregowi wartownicy zameldowali o dostrzeżeniu na niebie niemieckich spadochroniarzy. Okazało się jednak, że był to... zerwany z uwięzi balon zaporowy. 19 **września** do jednostki przybyło sześciu kolejnych pilotów. Tego dnia uroczyście podniesiono polską flagę i dokonano parady Hurricane'ów, noszących już polskie szachownice i oznakę dywizjonową na kadłubie. Oznakę tę stanowiła "Dzika Kaczka" **toruńskiego HI/4 Dyonu Myśliwskiego, Z tym, Że umieszczona była na tle rombu - jak W poznańskim 3 Pułku** (w 4 Pułku w Toruniu stosowano tło pięciokątne). U szczytu odznaki umieszczono „Misia" 605 Dywizjonu RAF, z którego wywodził się S/Ldr **D. Scott. 24 września** do jednostki przybyło siedmiu podoficerów pilotów oraz reszta personelu naziemnego. Pomimo trudności językowych i niewielkiej liczby dostępnych samolotów, do końca września na Hurricane'y przeszkolono 15 pilotów.

Por ***Władysław Nowak*** *przy burcie Hurricane 'a ozdobionego oznaką Dywizjonu* ***306.*** *(via* ***R.*** *Gretzyngier)*

Jeszcze w marcu 1941 r., kiedy w Ternhill gościła ekipa filmowa i fotograficzna, lotnisko to przypominało raczej plac budowy, a nie bazę lotniczą. (via R. Gretzyngier)

W październiku pod kierunkiem F/Lt **H. Kennarda** rozpoczęto rotacyjne szkolenia ogniowe pilotów na poligonie Sutton Bridge. Podobno planowano ogłoszenie gotowości bojowej jednej eskadry na początku tego miesiąca, ale rozkaz ten anulowano, zapewne ze względu na zmniejszającą się aktywność niemieckiego lotnictwa. **29 października 1940 r.** przed wschodem słońca 306 po raz pierwszy wystawił klucz trzech Hurricane'ów w gotowości bojowej. Cztery dni wcześniej odnotowano pierwsze uszkodzenie sprzętu - Sgt **Kazimierz Waśkiewicz** po swoim pierwszym locie na Hurricane (egzemplarz nr L1717) wylądował ze schowanym podwoziem. Do **1 listopada** spośród 26 pilotów 22 ukończyło szkolenie na Hurricane'ach, a sześciu rozpoczęło szkolenie w lotach nocnych. Większość Hurricane'ów wymagała częstych napraw, co spowalniało proces szkolenia. **2 listopada** Dywizjon dostał rozkaz przeniesienia do bazy Ternhill i następnego dnia pierwszy rzut naziemny wyruszył na nowe lotnisko. Baza nie była odpowiednio przygotowana do działań i panowały na niej niemal polowe warunki. Z powodu brzydkiej pogody przelot samolotów do Ternhill nastąpił dopiero **7 listopada.** Dzień wcześniej w drodze z Church Fenton do Ternhill brytyjski pilot dostawczy (ferry) rozbił Hurricane'a przeznaczonego dla Dyonu 306. **8 listopada** Dywizjon uznano za gotów do działań operacyjnych i klucz w składzie F/Lt **H. Tennant,** S/Ldr **T. Rolski** i Sgt **B. Turzański** wystartował o 11.20 na patrol nad rejonem Liverpool-Manchester. Nie napotkano nieprzyjaciela i pierwszy lot operacyjny dywizjonu zakończył się o 12.40.

Tymczasem jeszcze **w październiku** w polskim dowództwie Dywizjonu zapanował bałagan. Podczas wizytacji jednostki **2 października** płk pil. **Stefan Pawlikowski,** Inspektor Lotnictwa Myśliwskiego, zapowiedział zmianę dowództwa - polskim dowódcą Dyonu miał zostać ppłk **Mieczysław Miimler** (dotychczas dowódca Dyonu 302), a dowódcami eskadr - mjr **Jerzy Orzechowski** i kpt. **Stanisław Brzezina.** Ostatecznie jednak, **22 października** przybył z Blackpool mjr J. **Orzechowski** by przejąć dowództwo Dywizjonu od **T. Rolskiego** (który powrócił do stopnia F/Lt i funkcji polskiego dowódcy eskadry).

Jerzy ORZECHOWSKI

Urodził się 12 maja 1905 r. w Jarmolicach na Ukrainie. Po maturze, którą uzyskał w Korpusie Kadetów Nr 1 we Lwowie, w 1925 r. wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu. Szkołę ukończył w stopniu sierżanta podchorążego obserwatora. Służył w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu, najpierw w 42, a następnie w 41 Eskadrze Liniowej. W pułku tym uzyskał w 1928 r. promocję oficerską. W 1930 r. ukończył kurs pilotażu w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, po czym powrócił do Torunia. Przez następnych osiem lat służył w 4 Pułku Lotniczym. Od marca 1933 r. dowodził 142 Eskadrą Myśliwską, a od listopada 1937 r. do września 1938 r. III/4 Dywizjonem Myśliwskim. Następnie został skierowany na studia do Wyższej Szkoły Lotniczej, po których ukończeniu miał kontynuować naukę we Francji.

W chwili wybuchu II wojny światowej J. Orzechowski pełnił służbę w Poznaniu, w Bazie nr 3 powstałej z przeformowania 3 Pułku Lotniczego. Ewakuował Bazę w okolice Lublina, tam zorganizował eskadrę rozpoznawczą. Przez Rumunię przedostał się do Francji, potem na własną prośbę został wysłany do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu w 15 Elementary Flying Training School (EFTS, Szkole Pilotażu Początkowego) w Carlisle i 5 Operational Training Unit (OTU, Jednostce Szkolenia Operacyjnego) w Aston Down, 16 września 1940 r. dostał przydział na stanowisko dowódcze do 303 Dywizjonu Myśliwskiego. 21 września został jednak odesłany do 6 OTU w Sutton Bridge. 3 października skierowano go do 615 Dywizjonu RAF, a 16 października dostał kolejne przeniesienie – do 607 Dywizjonu RAF. 22 października 1940 r. znalazł się w Dywizjonie 306, a 15 listopada został skierowany do 245 Dywizjonu RAF. 29 listopada powrócił do 615 Dywizjonu. 8 grudnia 1940 r. został mianowany dowódcą 308 Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego", którym dowodził do 22 czerwca 1941 r. 23 czerwca 1941 r. został czasowo przydzielony do bazy RAF Middle Wallop, gdzie pozostawał w dyspozycji dowództwa. 23 lipca 1941 r. został przeniesiony na stanowisko oficera łącznikowego do 81 Grupy Myśliwskiej. Od sierpnia 1942 r. szkolił się w nocnym lataniu w 51 OTU w Cranfield. 25 września 1942 r. dostał przydział do 23 Dywizjonu RAF w Bradwell Bay i latał w nim do 1 kwietnia 1943 r. Następnie mianowano go dowódcą 307 Dywizjonu Nocnych Myśliwców „Lwowskich Puchaczy". 7 lipca 1943 r. odznaczony został Krzyżem Walecznych – od razu trzykrotnie. 11 września 1943 r. uzyskał prawdopodobne zestrzelenie jednego Messerschmitta Bf 110, a trzy inne uszkodził. 20 października 1943 r. odznaczony został Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 08410. 8 listopada 1943 r. objął stanowisko szefa Katedry Lotnictwa Myśliwskiego w Wyższej Szkole Lotniczej w Peebles. 15 maja 1944 r. dostał Distinguished Flying Cross, a 20 października tego samego roku skierowano go do Dowództwa Sił Powietrznych. Od maja do września 1945 r. był attaché lotniczym RP w Paryżu, a później – oficerem łącznikowym w Dowództwie Lotnictwa Myśliwskiego.

W styczniu 1947 r. odszedł z polskiego lotnictwa. Wyemigrował do Kanady, gdzie zmarł 14 stycznia 1988 r.

Po trzech dniach w Church Fenton, **J. Orzechowski** udał się do Inspektoratu SP, a **T. Rolski** pozostał w bazie jako najstarszy stopniem oficer polski.

27 października jednostkę wizytował kpt. S. **Brzezina,** Polski Oficer Łącznikowy w dowództwie 12 Grupy Myśliwskiej RAF. Uzgodniono optymalny skład polskiego dowództwa: dowódca Dyonu - kpt. **T. Rolski,** dowódca Eskadry A - kpt. **Jerzy Zaremba,** dowódca Eskadry B - kpt. **Wacław Wilczewski,** por. **Marian Pisarek** lub por. **Jerzy Słoński. Na początku listopada** S/Ldr **J. Orzechowski** powrócił do Church Fenton, ale **11 listopada** został ostatecznie odwołany i **14 listopada** skierowany do 245 Dyonu RAF. **T. Rolskiego** ostatecznie zatwierdzono jako polskiego dowódcę Dyonu 306.

W tym czasie skład pilotów Dywizjonu był następujący:

Dowódca: S/Ldr **Douglas R. Scott,** polski dowódca: S/Ldr (kpt.) **Tadeusz Rolski;**

Eskadra A:	Eskadra B:
dowódca F/Lt **Hugh Charles Kennard,**	dowódca F/Lt **H. W. Tennant,**
polski dowódca F/O **Franciszek Skiba** (czasowo w szpitalu)	polski dowódca F/Lt **Jerzy Zaremba**
F/O Peter Leslie Dawbam (instruktor na samolotach Master i Battle)	
F/O **Władysław Nowak**	F/O **Jerzy Słoński-Ostoja**
F/O Stanisław Zieliński	**F/O Kazimierz Woliński**
P/O Bohdan Bielkiewicz	**P/O Jan Czapiewski**
P/O Edward Jankowski	**P/O Zdzisław Langhamer**
P/O Kazimierz Rutkowski	**P/O Aleksander Petruszka**
P/O Edward Suszyński	**P/O Józef Żulikowski**
Sgt **Otto Pudrycki**	Sgt **Marek Słoński-Ostoja**
Sgt **Bolesław Turzański**	Sgt **Wawrzyniec Jasiński**
Sgt **Jan Śmigielski**	Sgt **Bruno Kroczyński**
Sgt **Stanisław Wieprzkowicz**	Sgt **Henryk Pietrzak**
Sgt **Władysław Gmitrowicz**	Sgt **Kazimierz Waśkiewicz**
Sgt **Leon Kosmowski.**	Sgt **Marcin Machowiak.**

13 listopada 1940 r. piloci Dywizjonu stoczyli pierwsza walkę z nieprzyjacielem. Klucz w składzie: F/Lt **H. Kennard, P/O E. Jankowski, P/O B. Bielkiewicz,** wystartował o 16.05 na patrol nad Coventry. Około 16.40 piloci dostrzegli dwusilnikowy bombowiec niemiecki. W wyniku ataku samolot ten zaczął dymić i schował się w chmury. Ostatecznie zaliczono go jako He 111 prawdopodobnie zestrzelony. W wyniku ognia strzelców samolot P/O **B. Bielkiewicza** (V6950 UZ-T) został uszkodzony w walce i wylądował przymusowo.

W połowie listopada do Dywizjonu przybyło kilku pilotów, którzy brali udział w Bitwie o Anglię: por. **Stefan Witorzeńć** oraz ppor. ppor. **Władysław Różycki** i **Karol Pniak.** Dywizjon prowadził rutonowe patrole myśliwskie przeciwko niemieckim samolotom zapuszczającym się nad te rejony Anglii. Działania te były jednak bezowocne. W tym czasie Dywizjon uzyskał własne naziemne stanowisko dowodzenia do naprowadzania na samoloty nieprzyjaciela.

W tym czasie kiepska pogoda, nieprzygotowane lotnisko i zużyte samoloty stały się przyczyną serii wypadków w Dywizjonie. **22 listopada S/Ldr T. Rolski** postawił samolot (nr V6949) na nosie na grząskim lotnisku. **26 listopada S/Ldr D. Scott** podczas startu do lotu ćwiczebnego (w V7533) **•?Hpr7wł sip 7P Q7knlnvm samolotem Avro Anson - Obie maszyny ZOStały Zupełnie rozbite, a ich**

*Piloci Dywizjonu 306 w Ternhill w marcu 1941 r. Siedzą od lewej: P/O **Zdzisław Langhamer, P/O Aleksander Petruszka,** PIO **Marian Skalski, F/O Stanisław Zieliński** (zasłonięty, **za M.** Skalskim), **F/O Władysław Nowak, F/Lt Franciszek Skiba** (nad Nowakiem), F/O **Apolinary Wiktorczyk** (lekarz Dyonu). Nad **M.** Skalskim stoi Sgt **Józef Jekd,** za nim (tyłem) Sgt **Marcin Machowiak.** (via R. Gretzyngier)*

załogi (w tym S/Ldr **D. Scott)** ranne. W tym samym dniu F/O **Jerzy Słoński-Ostoja** wylądował przymusowo w High Ercall z powodu usterki śmigła w Hurricane nr LI717. **27 listopada** w tym samym samolocie zapalił się silnik podczas lotu - P/O **A. Petruszka** był zmuszony wyskoczyć ze spadochronem i został lekko ranny. **8 grudnia** wskutek pożaru samolotu (nr P3938), wywołanego przez urwanie się korbowodów, poparzony P/O **K. Rutkowski** wylądował przymusowo w Bratton.

1 grudnia do Dywizjonu przybył S/Ldr **Denys** E. **Gillam,** który objął dowództwo po rannym S/Ldr **D. Scotcie. W połowie grudnia** do Dywizjonu przybyło na miesiąc trzech brytyjskich pilotów: F/O **Hugh Charles Baker, F/O Dennis Thomas Parrott** i **F/O P. H. Baldwin.** W tym miesiącu przybyli też kolejni piloci polscy: P/O **Marian Skalski** i **P/O Benedykt Zieliński.**

Denys Edgar GILLAM

(via Norman Franks)

Urodził się 18 listopada 1915 r. w Teignmouth w hrabstwie Devon. 12 września 1934 r. ukończył podstawowy kurs pilotażu i w lutym 1935 r. wstąpił do RAF. 6 marca 1936 r. ukończył szkolenie pilotażowe w 6 Szkole Pilotażu w Netheravon i dostał przydział do 29 Dywizjonu RAF w North Weald. W 1937 r. został przeniesiony do Eskadry Meteorologicznej w Aldergrove (Irlandia Płn.). W czerwcu 1938 r. został tam odznaczony Air Force Cross za dostarczanie żywności na wyspę Rathlin samolotem Westland Wapiti kiedy sztormy uniemożliwiły inny transport.

Od lata 1939 r. służył w 616 Dywizjonie RAF, który stacjonował w Doncaster, a potem w Leconfield. Jednostka ta na początku wojny została przezbrojona z dwupłatowych Gloster Gauntlet na Spitfire'y. Pierwsze zwycięstwo D. Gillam odniósł 1 czerwca 1940 r. nad Dunkierką, kiedy zaliczono mu uszkodzenie Ju 88. Następne sukcesy odnosił podczas Bitwy o Anglię: od 15 sierpnia do 2 września 1940 r. zaliczono mu zestrzelenie siedmiu niemieckich samolotów na pewno, trzech – prawdopodobnie i uszkodzenie jeszcze trzech. Podczas zwycięskiej walki z Messerschmittem 110 2 września Gillam był zmuszony wyskoczyć na spadochronie z płonącego Spitfire'a. 6 września 1940 r. mianowano go dowódcą czechosłowackiego 312 Dywizjonu, który stacjonował w Duxford, a pod koniec września został wycofany do Speke. W tej jednostce 8 października 1940 r. uzyskał zestrzelenie Ju 88 zespołowo z dwoma innymi pilotami. 1 grudnia 1940 r. mianowano go dowódcą Dywizjonu 306, na miejsce rannego S/Ldr Scotta. 12 grudnia 1940 r. został odznaczony Distinguished Flying Cross za osiągnięcia z okresu Bitwy o Anglię. 3 marca 1941 r. przekazał dowodzenie Dyonem 306 S/Ldr Rolskiemu i został przeniesiony do Dowództwa 9 Grupy Myśliwskiej. W tym czasie wykonywał loty m. in. w polskim Dyonie 308. W lipcu objął dowództwo 615 Dywizjonu RAF (nie dowodził powtórnie Dywizjonem 306, jak to podaje jedna z publikacji). 9 października 1941 r. ostrzelał i zniszczył dwa zakotwiczone niemieckie wodnosamoloty He 59. 21 października 1941 r. odznaczony został (po raz drugi) Distinguished Flying Cross (DFC, Krzyż za Wybitną Służbę w Lotnictwie). 23 listopada 1941 r. jego samolot został zestrzelony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą w okolicach Dunkierki. On sam został ranny, ale uratowała go brytyjska łódź ratownicza. 12 grudnia 1941 r. został odznaczony DSO. Po wykurowaniu wyjechał do USA, gdzie prowadził wykłady. W marcu 1942 r. powrócił do Wielkiej Brytanii. Był organizatorem pierwszego skrzydła samolotów Typhoon. W październiku 1942 r. rozpoczął studia w RAF Staff College (Wyższej Szkole RAF). Po studiach, od lutego 1943 r. służył w Dowództwie 12 Grupy, po czym został ponownie skierowany na studia – tym razem do Command and General Staff School (Szkoła Dowodzenia i Sztabu Generalnego) w Fort Leavenworth w USA. W grudniu 1943 r. powrócił do Wielkiej Brytanii i został dowódcą 146 Skrzydła w 2nd TAF (2 Lotnictwie Taktycznym). W kwietniu 1944 r. objął stanowisko dowódcy 20 Sektora. W lipcu 1944 r., w związku z rozwiązaniem sektorów w 2nd TAF, powrócił na stanowisko dowódcy 146 Skrzydła. 11 sierpnia 1944 r. został odznaczony DSO po raz drugi, a 23 stycznia 1945 r. – po raz trzeci. W lutym 1945 r. skierowano go do Dowództwa 84 Grupy.

W październiku 1945 r. odszedł z RAF. Zajmował się handlem, prowadził też farmę. Od roku 1946 regularnie latał w 616 Dywizjonie jako oficer rezerwy. W dalszym ciągu zajmował się interesami, dochodząc do stanowiska dyrektora, a potem prezesa sporej firmy. Przeszedł na emeryturę w 1981 r. i przeniósł się na swoją farmę w hrabstwie Yorkshire. Zmarł we wrześniu 1991 r.

W Wigilię Bożego Narodzenia 1940 r. Dywizjon 306 poniósł pierwszą stratę śmiertelną - F/Lt **H. W. Tennant** zginął w katastrofie Hiirricane'a nr V6992, rozbijając się we mgle.

Marian Skalski

Henryk Skalski

Stanisław Skalski

Rok 1941

3 stycznia 306 był wizytowany przez dowódcę Fighter Command, Air Marshalla **Williama Sholto Douglasa.** Opady i rozmokła powierzchnia lotniska w praktyce uniemożliwiały loty przez większą część stycznia. Z tego powodu w pierwszych dniach lutego część samolotów operowała z lotniska High Ercall. Pechowym dniem dla Dywizjonu okazał się **13 lutego 1941 r.:** Sgt **W. Jasiński** i **P/O B. Bielkiewicz** rozbili samoloty podczas lotów nocnych - **Jasiński** (w V6946 UZ-Q) został ranny, a **Bielkiewicz** (P3069 UZ-Y) zginął.

W tym czasie doszło do zmian kadrowych w Dywizjonie. F/Lt **K. Woliński,** Sgt **B. Turzański** i Sgt **M. Słoński-Ostoja** odeszli do nowo tworzonego 315 Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego". Do 306 przybyli piloci, spośród których liczni latali w dywizjonie toruńskim przed wojną. S/Ldr **T. Rolski** starał się zebrać rozproszonych lotników wywodzących się z toruńskich eskadr myśliwskich. Ściągnął do 306 m. in. Sgt **Józefa Jekę,** który odbywał rekonwalescencję po obrażeniach odniesionych w 238 Dyonie RAF. **Pod koniec lutego** doszło do 'qui pro quo' z udziałem dwóch kolejnych ppor. **Skalskich** (już od grudnia był w 306 ppor. pil. **Marian Skalski).** W odstępie kilku dni do Dywizjonu przybyli dwaj piloci o tym nazwisku - **Henryk** (z 249 Dyonu) i **Stanisław** (z 501 Dyonu) - obaj z przydziałem do naziemnego stanowiska dowodzenia (Operations Room). Jak się okazało, było to wynikiem pomyłki. S/Ldr T. Kolskiemu chodziło o **Stanisława** - doświadczonego pilota, mającego na koncie dużą liczbę zwycięstw z 1939 r. i z Bitwy o Anglię. Po wyjaśnieniu nieporozumienia **Henryk Skalski** powrócił do 249 Dyonu RAF.

3 marca odszedł z jednostki S/Ldr **D. Gillam,** a pełne dowództwo objął S/Ldr **T. Rolski. 4 marca** do Ternhill przybyła na kilka dni ekipa filmowo-fotograficzna, aby udokumentować pracę Dywizjonu 306. Z tego okresu pochodzą liczne znane zdjęcia i sekwencje filmowe z udziałem pilotów i Hurricane'ów jednostki. Dywizjon w dalszym ciągu wykonywał loty ćwiczebne oraz patrolowe. Patrole wykonywano przeważnie w niewielkich, najwyżej

Hurricaney Dywizjonu 306 lądują w Ternhill. Marzec 1941 r. (via R. Gretzyngier)

trzysamolotowych formacjach. W tym okresie szczególnie intensywnie ćwiczono loty nocne. Było to związane z planami Brytyjczyków, aby przekształcić 306 w jednostkę myśliwców nocnych. Zamiary te nie budziły entuzjazmu wśród polskich pilotów.

31 **marca** Dywizjon dostał rozkaz przeniesienia do bazy RAF Northolt, gdzie stacjonował ówcześnie polski Dywizjon 303, a także 601 Dyon RAF. Pierwszy rzut kołowy wyjechał **1 kwietnia,** a drugi - nazajutrz. Z powodu brzydkiej pogody, rzut lotniczy przeleciał do Northolt dopiero **3 kwietnia.** Tym samym Dywizjon 306 wszedł w skład formowanego I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego.

Wkrótce po przebazowaniu do Northolt Dywizjon rozpoczął przezbrojenie na samoloty Hurricane II. Dokonywano go stopniowo, od **9 kwietnia** aż do końca miesiąca. Do czasu wymiany sprzętu 306 wykonywał loty na posiadanych samolotach wersji Mk I. Po kilku dniach poświęconych na zapoznawanie się z nową bazą i okolicą, **10 kwietnia 1941 r.** Dywizjon wysłał 12 Hurricane'ów na patrol nad ujściem Tamizy (wraz z 601 Dyonem). Był to pierwszy lot operacyjny 306 w pełnym składzie. **16 kwietnia** 12 Hurricane'ów II z 306 wzięło udział w operacji Circus 9 jako eskorta bombowców atakujących lotnisko Luftwaffe w Berck-sur-Mer. Ten pierwszy lot bojowy na samolotach nowej wersji - który przebiegł bez wydarzeń - zapoczątkował operacje ofensywne „toruniaków" nad okupowaną Europą. Do końca kwietnia zadania Dywizjonu polegały głównie na patrolach defensywnych nad Anglią i Kanałem La Manche, wykonywanych w sile całej jednostki albo jednej eskadry (6 samolotów), choć przeprowadzono też kilka patroli kluczami dwusamolotowymi. Urozmaiceniem monotonii tych działań było zadanie zestrzelenia zerwanego z uwięzi balonu zaporowego przez S/Ldr T. **Kolskiego** i **P/O M. Skalskiego 25 kwietnia.** Podczas patrolu całym Dywizjonem nad Maidstone **29 kwietnia,** samolot Sgt **M. Machowiaka** (Z2970 UZ-X) został uszkodzony przez atakującego Messerschmitta Bf 109, jednak pilot wylądował bez szwanku.

W kwietniu przybyli: P/O **Janusz Kosmowski** i **P/O Gerard Ranoszek.**

W maju Dywizjon kontynuował patrole obronne, dzienne i nocne. Nocą **z 10 na 11 maja 1941 r.,** podczas ostatniego wielkiego nalotu Luftwaffe na Londyn, Dywizjon doczekał się wreszcie pierwszego potwierdzonego zwycięstwa. Około godziny 1.15 w nocy F/O W. **Nowak** zestrzelił He 111. Podczas tej walki jego Hurricane (Z2969 UZ-F) został postrzelany przez niemieckiego strzelca pokładowego. Godzinę później F/O **G. Ranoszkowi** zaliczono uszkodzenie niemieckiego bombowca. Dwa dni później W. **Nowak** został nowym dowódcą Eskadry A w miejsce F/Lt **S. Witorzeńcia,** który odszedł do Dyonu 302. W tym samym czasie odszedł ostatni z Brytyjskich dowódców - F/Lt **H.** C. **Kennard.**

Władysław Nowak
(ze eksp. Zygmunta Krausa „Hell's Angel" Wadowice)

Nieco ponad tydzień po pierwszym zwycięstwie, **19 maja,** Dyon 306 poniósł pierwsze dotkliwe straty bojowe. Podczas patrolu nad Maidstone, wykonywanego w południe całym dywizjonem, 306 został zaatakowany przez Messerschmitty. Atak nastąpił akurat w momencie, kiedy prowadzący formację F/Lt W. **Nowak** zawrócił do bazy z powodu usterki samolotu (Z3154 UZ-H) i cały Dywizjon przegrupowywał się za nowym prowadzącym, F/O **J. Słońskim-Ostoją.** Skupieni na manewrowaniu piloci nie spostrzegli zagrożenia i w błyskawicznym ataku Niemcy zestrzelili trzy Hurricane'y: F/O **J. Czapiewski** (Z2456 UZ-W) zginął, Sgt **B. Kroczyński** (Z2965 UZ-K) został ciężko ranny, a P/O **K. Rutkowski** (Z3065 UZ-B) odniósł lekkie obrażenia. F/Lt W. **Nowak** ostatecznie wylądował przymusowo koło Ewhurst i poturbował się podczas tego lądowania.

Jan Czapiewski
(ze zb. Jerzego Pawlaka)

W maju odszedł z Dywizjonu do lotnictwa nocnego F/O **W. Różycki. W maju i pierwszej połowie czerwca** do Dywizjonu przybyli nowi piloci: P/O **Wiesław Choms, P/O Leon Jaugsch, P/O Bolesław Kaczmarek,** Sgt **Grzegorz Sołogub,** Sgt **Tadeusz Kołecki,** Sgt **Aleksander Franczak** i Sgt **Stanisław Zięba.** Poza tym, **5 maja** do Dywizjonu przybył czeski pilot F/O **Jaroslav Studeny,** latający dotychczas w czechosłowackim 310 Dyonie. Miał to być początek wymiany personelu między jednostkami polskimi a czechosłowackimi, ale - jak się później

okazało - por. **J. Studeny** był jedynym oficerem przydzielonym oficjalnie do polskich dywizjonów (kilku czechosłowackich pilotów latało w polskim lotnictwie, ale było to wynikiem ich osobistej decyzji, a nie międzypaństwowej wymiany personelu uzgodnionej na wyższym szczeblu).

W maju wykonano tylko jeden lot ofensywny nad Francję: Circus 10 nad Berck-sur-Mer **21 maja.** Lot odbył się bez wydarzeń godnych odnotowania. Poza tym, **do połowy czerwca** Dywizjon kontynuował patrole myśliwskie w sile od 2 do 12 samolotów. **13 i 15 czerwca** 306 wykonał wymiatania myśliwskie nad Kanałem La Manche i nad Calais.

Te dwie operacje wyznaczają początek intensywnych działań ofensywnych RAF nad okupowaną Francją, które następnie trwały niemal nieprzerwanie aż do nadejścia jesiennych szarug. Odtąd co kilka dni, codziennie albo nawet kilka razy dziennie jednostki RAF (a wśród nich polskie skrzydło z Northolt) wykonywały operacje Circus albo Rhubarb.

„Circus" to naloty niewielkich formacji bombowców w silnej eskorcie myśliwskiej, mające na celu sprowokowanie walki z myśliwcami Luftwaffe.

„Rhubarb" to loty niewielkich formacji myśliwców z zadaniem atakowania celów naziemnych (z góry wyznaczonych, albo przygodnie napotkanych) w określonym obszarze.

W literaturze często podaje się, że ta ofensywa lotnicza Brytyjczyków latem 1941 r. była reakcją na niemiecką napaść na ZSRR i miała odciągnąć z frontu wschodniego jednostki Luftwaffe. W rzeczywistości jednak intensywne działania RAF rozpoczęto ponad tydzień przed hitlerowskim atakiem na Wschodzie.

16 czerwca 1941 r. Dyon 306 brał udział w operacji Circus 14 (nalot na port w Boulogne) i podczas tego lotu P/O **K. Rutkowskiemu** zaliczono uszkodzenie Bf 109. Nazajutrz Dywizjon przeprowadził operację Rhubarb i kilka patroli w osłonie konwoju, a wieczorem 12 Hurricane'ów uczestniczyło w operacji Circus 13 (nalot na Bethune), startując i lądując w North Weald. Podczas tego lotu pilotom 306 zaliczono zestrzelenie 3 i uszkodzenie jednego Bf 109. **18 i 19 czerwca** Dywizjon patrolował nad Kanałem La Manche. **21 czerwca** około południa 12 samolotów z 306 uczestniczyło w locie Circus 16 i Sgt **L. Kosmowskiemu** zaliczono zestrzelenie Bf 109. Wieczorem tego dnia Dywizjon patrolował nad Dungeness i Dover. **22 czerwca** 306 wykonał dwa wymiatania myśliwskie nad Kanałem La Manche i Francją, a **23 czerwca** uczestniczył w operacji Circus 19. Następnego dnia 11 Hurricane'ów z 306 wzięło udział w Circus 21 (nalot na elektrownię w Comines) i podczas tego lotu Sgt **W. Jasiński** uzyskał prawdopodobne zestrzelenie Messerschmitta. **25 i 26 czerwca** Dywizjon przeprowadził patrole nad Kanałem La Manche. **27 czerwca,** podczas Circus 25 (atak na Lille), Sgt **J. Jeka** uszkodził Bf **109.**

28 czerwca 1941 r. Dywizjon wziął udział w operacji Circus 26 (ponowny nalot na Comines) i podczas niej poniósł pierwszą stratę nad terenem nieprzyjaciela. W walce z wrogimi myśliwcami zestrzelony został P/O **Józef Żulikowski** (w Hurricane II nr AP516 UZ-X). W Northolt uznano go za „missing, believed killed" („zagniony, prawdopodobnie zginął").

***Józef Żulikowski** w Dywizjonie 306 w 1941 r. (via R. Gretzyngier)*

W rzeczywistości, po tym jak jego samolot został trafiony na wysokości ok. 2400 m, Żulikowski przez dłuższy czas nie był w stanie wyskoczyć z uszkodzonej maszyny z powodu zacięcia osłony kabiny. Dopiero ok. 150 m nad ziemią zdołał opuścić spadający wrak i wylądował na spadochronie w miejscowości Nordkerque nad Kanałem La Manche.

Historia powrotu Józefa Żulikowskiego do Anglii rzuca ciekawe światło na realia życia we Francji w 1941 r.

Zestrzelony pilot został przyjaźnie przyjęty przez miejscową ludność i umieszczony w zaufanym domu w Calais. Wkrótce stanowił niemalże atrakcję towarzyską i po tygodniu trzeba było go przenieść do innego mieszkania, ponieważ wszyscy sąsiedzi gospodarza wiedzieli już o ukrywającym się lotniku. Z pomocą osiadłych w Calais brytyjskich żołnierzy(!) nawiązał kontakt z organizacją podziemną, która przerzuciła go (wraz z kilkoma in-

nymi uciekinierami) do południowej części Francji, nie okupowanej przez Niemców. Dotarłszy tam 22 lipca, zostali aresztowani przez francuską policję. Uciekinierów osadzono w obozie internowania w St Hippolyte, a ich francuskiego przewodnika po prostu odesłano do domu. Po kilku tygodniach Żulikowski zbiegł z obozu... wychodząc na przepustkę do kina! Następnie skontaktował się z działającą tam legalnie placówką Polskiego Czerwonego Krzyża. Aby uzyskać francuskie dokumenty, zgłosił się do obozu robotników cudzoziemskich, gdzie zadeklarował, że jest... kapralem Wojska Polskiego zbiegłym z niewoli niemieckiej (ponieważ Polska i Francja nie znajdowały się w stanie wojny, taki status zapewniał mu dostateczną swobodę w części Francji nie będącej pod niemiecką okupacją). Francuski komendant obozu bez wahania wydał mu odpowiednie dokumenty, po czym udzielił przepustki na wyjazd „do rodziny". Jak wspominał potem Żulikowski, wszystko to było komedią dla zadośćuczynienia formalnościom, ponieważ dla wszystkich zainteresowanych – włącznie z francuskim komendantem – było jasne, że mają do czynienia z zestrzelonym lotnikiem chcącym wrócić do Anglii. Zaopatrzony w urzędowe dokumenty, pilot wyruszył pociągiem do Hiszpanii i 23 października dotarł do Brytyjskiej Ambasady w Madrycie. Przerzucony do Gibraltaru, w grudniu 1941 r. wyruszył stamtąd drogą morską do Anglii. W styczniu 1942 r. powrócił do swojej jednostki.

29 czerwca 1941 r. Dyon 306 przeprowadził wymiatanie nad St Omer i Gravelines. **30 czerwca** Dywizjon brał udział w operacji Circus 27 i P/O **Z. Langhamerowi** zaliczono uszkodzenie Bf 109E.

Już 29 **czerwca** piloci jednostki - S/Ldr **T. Rolski, F/O J. Słoński-Ostoja** i Sgt **H. Pietrzak** - wykonali pierwsze loty zapoznawcze na samolocie Spitfire IIB. W związku z planowanym przezbrojeniem 306, w następnych dniach kolejni piloci latali na tych myśliwcach. Do połowy miesiąca wszyscy uzyskali niezbędne doświadczenie w pilotażu Spitfire'ów.

Tymczasem **1 lipca** S/Ldr **T. Rolski** objął stanowisko dowódcy I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, po W/Cdr **Piotrze Lagunie** poległym 27 czerwca. Nowym dowódcą 306 został S/Ldr **J. Zaremba,** po którym Eskadrę B objął F/Lt **S. Zieliński.**

(ze zb. Jerzego Pawlaka)

Jerzy ZAREMBA

Urodził się 8 lipca 1909 r. w Równem. Od 1914 r. mieszkał w Kijowie i dopiero w 1922 r. powrócił do niepodległej Polski. Po zdaniu matury w Gimnazjum Matematyczno-Przyrodniczym w Równem i przejściu wstępnego przeszkolenia wojskowego w Szkole Podchorążych Rezerwy Piechoty i 5 Pułku Piechoty Legionów, 14 października 1930 r. wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. 15 sierpnia 1931 r. został promowany na podporucznika obserwatora. Dostał przydział liniowy do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. W 1932 r. ukończył kurs pilotażu w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa, a w roku następnym – Kurs Wyższego Pilotażu w Grudziądzu. Latał w eskadrach myśliwskich. W składzie III/3 Dywizjonu Myśliwskiego brał udział w akcji „Zaolzie". W listopadzie 1938 r. został dowódcą 131 Eskadry Myśliwskiej.

We wrześniu 1939 r. dowodził 131 Eskadrą III/3 Dywizjonu Myśliwskiego lotnictwa Armii „Poznań". 3 września 1939 r., startując z zasadzki w Kobylimpolu, brał udział w zespołowym zestrzeleniu He 111 oraz prawdopodobnym zestrzeleniu dwóch kolejnych Heinkli. Doznał jednak ciężkich ran i dowodzenie 131 Eskadrą przekazał por. Zbigniewowi Moszyńskiemu, a sam został odesłany do szpitala w Warszawie. W styczniu 1940 r. przedostał się z okupowanej Polski na Słowację. Wskutek niezaleczonych ran i odmrożeń przerwał wędrówkę. Został aresztowany i umieszczony w szpitalu, skąd po wyleczeniu zbiegł. Przez Węgry i Włochy przedostał się na Francji w maju 1940 r. Ewakuowany do Wielkiej Brytanii, włączony został do pierwszego składu Dywizjonu 306 – jako dowódca Eskadry A, a od listopada Eskadry B. 1 lipca 1941 r. został dowódcą Dywizjonu 306. Zginął w walce powietrznej nad Boollezeele 14 sierpnia 1941 r., w osłonie wyprawy bombowej, atakującej cele niemieckie na terenie Francji (Circus 73). Pilotował wtedy Spitfire'a IIB nr P8466 UZ-Z. Pochowano go na cmentarzu w Dunkierce (grób nr 39, rząd 2, działka 2). Był odznaczony Krzyżem Walecznych, a pośmiertnie – Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 09187.

W dniach **1, 2 i 3 lipca** Dyon 306 (wciąż na Hurricane'ach II) uczestniczył w kolenych operacjach Circus 28, 29 i 30 - podczas tej ostatniej samolot F/Lt **W. Nowaka** (Z3502 UZ-J) został lekko

Messerschmitt Bf 109F-2 W. Nr. 12764 z I./JG26, Hptm. ***Rolfa Pingela****, który wylądował przymusowo w polu koło Dover po ataku Sgt* ***Jana Śmigielskiego*** *z Dywizjonu 306. Początkowo zaliczono Polakowi to zwycięstwo, jednak analiza wraku wykazala, że lądowanie nie było wynikiem trafień z karabinów Hurricane'a. W sposób typowy dla niemieckich lotników, Pingel zeznał, że w ostatniej fazie lotu atakowały go Spitfire'y (dla pilotów Luftwaffe walka z Hurricane'ami była najwyraźniej dyshonorem) i taka wersja pokutuje do dziś w większości opracowań. Messerschmitt ten został następnie naprawiony przez Brytyjczyków i był wykorzystywany do celów doświadczalnych. Tragiczną ironią losu, 20 października 1941 r. samolot ten uległ katastrofie, kiedy pilotował go były lotnik Dyonu 306, por.* ***Marian Skalski*** *– Messerschmitt został zniszczony, a pilot zginął. (via Krzysztof Chołoniewski)*

Messerschmitt BJ109F-2 W. Nr. 12764 z I./JG26, Hptm. ***Rolfa Pingela,*** *który wylądował przymusowo w polu koło Dover po ataku Sgt* ***Jana Śmigielskiego*** *z Dywizjonu 306. Początkowo zaliczono Polakowi to zwycięstwo, jednak analiza wraku wykazała, że lądowanie nie było wynikiem trafień z karabinów Hurricane 'a. W sposób typowy dla niemieckich lotników, Pingel zeznał, że w ostatniej jazie lotu atakowały go Spitjire* V *(dla pilotów Luftwaffe walka z Hurricane 'ami była najwyraźniej dyshonorem) i taka wersja pokutuje do dziś w większości opracowań. Messerschmitt ten został następnie naprawiony przez Brytyjczyków i był wykorzystywany do celów doświadczalnych. Tragiczną ironią losu, 20 października 1941 r samolot ten uległ katastrofie, kiedy pilotował go były lotnik Dyonu 306, por.* ***Marian Skalski*** *- Messerschmitt został zniszczony, a pilot zginął, (via Krzysztof Chołoniewski)*

postrzelany. **5 lipca** 12 maszyn eskortowało bombowce atakujące niemiecką żeglugę koło Ostendy. Następnego dnia osłaniano bombowce nad Lille (Circus 35). P/O L. **Jaugsch** uzyskał wówczas prawdopodobne zestrzelenie Bf 109E do spółki z Amerykaninem P/O **Williamem Dunnem** z 71 Dyonu RAF.

W dniach **7-10 lipca** Dywizjon wziął udział w czterech operacjach Circus: nr 36, 39, 41 i 42. Podczas tej ostatniej, przeprowadzonej w porze południowej, Sgt **J. Śmigielski** zaatakował Messerschmitta Bf 109F, który następnie wylądował przymusowo koło Dover. Początkowo zaliczono Sgt **J. Śmigielskiemu** zestrzelenie tej maszyny, jednak po zbadaniu wraku stwierdzono, że przyczyną lądowania nie był ostrzał z polskiego Hurricane'a i zgłoszone zwycięstwo nie zostało zaliczone. Messerschmitta tego pilotował go Gruppenkommandeur (dowódca dywizjonu) Hptm. **Rolf Pingel.**

11 i 12 lipca Dywizjon przeprowadził ostatnie loty bojowe na Hurricane'ach: Circus 45 i 46. Następnie przez kilka dni piloci doskonalili się w pilotażu Spitfire'ów IIB, ćwicząc loty w formacji i strzelanie z działek na poligonie morskim. **14 lipca** Dyon uznano za gotów do działań na nowym sprzęcie, ale pierwszą operację na Spitfire'ach wykonano dopiero **17 lipca** wieczorem - było to wymiatanie nad St Omer. **19 lipca** 12 Spitfire'ów II Dywizjonu uczestniczyło w operacji Circus 51 i 306 odnotował pierwszą stratę Spitfire'a - samolot P/O K. **Rutkowskiego** (nr P8338 UZ-G) został poważnie uszkodzony przy lądowaniu. Nazajutrz wykonano dwie operacje nad Francją - w południe Circus 53, a wieczorem wymiatanie nad Boulogne. Tego samego dnia doszło do tra-

Następne dni obfitowały w działania bojowe. **21 lipca** rano 11 samolotów dywizjonu poleciało na Circus 54, a wieczorem 12 Spitfire'ów na Circus 55. 22 lipca w południe dywizjon w pełnym składzie uczestniczył w operacji Circus 58, a wieczorem eskortował samoloty atakujące nieprzyjacielską żeglugę koło Cherbourga.

23 lipca dywizjon stoczył pierwszą wielką bitwę z myśliwcami Luftwaffe, niestety jej bilans nie był korzystny. Pilotom 306 zaliczono dwa Messerschmitty zestrzelone na pewno i dwa prawdopodobnie, natomiast poległo dwóch pilotów: F/O **Janusz Kosmowski** (P8334 UZ-E) i F/O **Jan Maras** (P8416 UZ-R) - ten drugi przybył do 306 niecałe dwa tygodnie wcześniej, a dwóch było rannych: P/O **K. Pniak** (P8465 UZ-P) i F/Lt **W. Nowak** (P8247 UZ-F). Zniszczone zostały cztery Spitfire'y (wymienionych pilotów), a piąty (P8587 UZ-Z Sgt **Zięby)** był ciężko uszkodzony. Dowódca Eskadry A, F/Lt **W. Nowak,** który wyskoczył na spadochronie nad Kanałem La Manche, został szczęśliwie wyłowiony przez służbę ratowniczą. Ciężko poparzony, po wyleczeniu nie wrócił już do latania bojowego. Nowym dowódcą Eskadry A został F/Lt **S. Zieliński,** a Eskadrę B objął po nim F/Lt **J. Słoński-Ostoja.**

W tym locie kuriozalny przypadek spotkał Sgt Stanisława Ziębę. Jego Spitfire'a trafiło tylko kilka pocisków karabinowych, z których jeden uszkodził przyrządy pokładowe. Nie chcąc ryzykować dłuższego lotu nad Anglią, pilot wylądował na pierwszym napotkanym lotnisku – Manston. Podczas dobiegu jego samolot złapał gumę. W trakcie wymiany ogumienia, dokonywanej w miejscu awarii na polu wzlotów, Spitfire S. Zięby został staranowany przez lądującą maszynę z 242 Dyonu RAF, która dosłownie odcięła mu ogon.

Przypadek ten stanowi doskonałą ilustrację problemów, jakie napotyka się przy klasyfikowaniu strat jako bojowe lub nieoperacyjne. Zarówno uszkodzenie ogumienia jak i zderzenie przy lądowaniu to wypadki nie związane bezpośrednio z działaniami bojowymi. Jednak nie doszłoby do nich, gdyby nie to, że samolot został trafiony kilkoma pociskami wystrzelonymi przez niemieckiego lotnika, któremu w związku z tym należy zaliczyć udział w zniszczeniu polskiego Spitfire'a.

24 lipca, podczas operacji Circus 61, F/O S. **Skalski** uzyskał zestrzelenie Bf 109. Dwa dni później ten sam pilot uszkodził Spitfire'a (P8549 UZ-K) podczas przebazowania Dywizjonu na lotnisko Redhill przed planowaną operacją, która ostatecznie została odwołana. Samolot został uszkodzony na tyle poważnie, że nie wrócił już do 306. Również **27 lipca** lot na eskortę bombowców został odwołany w ostatniej chwili, już po starcie Dywizjonu.

W końcu lipca i sierpniu 1941 r. do Dywizjonu przybyli nowi piloci: P/O **Wacław Tarnowski, P/O Czesław Daszuta, P/O Zdzisław Radomski, P/O Zbigniew Żmigrodzki, P/O Stanisław Marcisz, P/O Korneliusz Górniak, P/O Władysław Maciej Drecki, P/O Ryszard Malczewski, P/O Witold Szyszkowski,** Sgt **Tadeusz Zawistowski,** Sgt **Roman Dąbrowski,** Sgt **Zdzisław Horn** i Sgt **Stanisław Słowikowski.**

Na przełomie lipca i sierpnia nastąpiło długotrwałe pogorszenie pogody. W tym czasie wykonano tylko jedną operację: Rhubarb **2 sierpnia** czterema samolotami. W związku z brakiem lotów bojowych prowadzono w miarę możliwości intensywne loty ćwiczebne. Wreszcie **7 sierpnia** pogoda poprawiła się na tyle, że Dywizjon mógł polecieć rano na operację Circus 67, a po południu na Circus 62 (numeracja zadań wynikała z wcześniejszego planowania, więc zdarzało się, że lot przełożony z poprzednich dni miał numer niższy niż to wynikało z sekwencji). **9 sierpnia** ponownie wykonano dwa loty bojowe całym Dywizjonem: przed południem Circus 68, a po południu wymiatanie nad St Omer. Podczas przedpołudniowego lotu dwa pozostałe dywizjony polskiego skrzydła: 308 i 315 stoczyły walkę z Niemcami, ale 306, który leciał w najwyższej pozycji formacji skrzydła, nie wziął udziału w starciu. **10 sierpnia** Dywizjon poleciał na zadanie Roadstead (osłona ataku na żeglugę) koło Gravelines. **12 sierpnia** był kolejnym dniem, kiedy wykonano dwa zadania bojowe - w południe Circus 70, a wieczorem wymiatanie nad wybrzeżem Francji w okolicach St Omer.

14 sierpnia Dywizjon poleciał na operację, podczas której doszło do ciężkiego starcia z Niemcami. Niestety, ponownie straty były większe niż zaliczone „toruniakom" zwycięstwa. W walce polegli: dowód-

ca 306 **S/Ldr J. Zaremba** (P8466 UZ-Z) i F/O W. Choms (P8473 UZ-P), a Sgt S. **Zięba** (P8462 UZ-M) z poważnymi obrażeniami dostał się do niewoli i zmarł dziewięć dni później. Zwycięstwa w tej walce zaliczono dowódcy Eskadry B, F/Lt **J. Słońskiemu-Ostoi** oraz Sgt S. Wieprzkowiczowi. Według starszeństwa i stażu w Dywizjonie, dowództwo powinien właściwie objąć teraz **Stanisław Zieliński,** dowódca Eskadry A. Jednak, zgodnie z zasadami panującymi ówcześnie w polskim lotnictwie, dowódcą dywizjonu mógł zostać jedynie oficer zawodowy, a F/Lt **S. Zieliński** był przedwojennym oficerem rezerwy (w związku z czym nawet stanowisko dowódcy eskadry było w jego przypadku wyróżnieniem). Dowództwo Dyonu objął więc S/Ldr **J. Słoński-Ostoja,** a na czele Eskadry B stanął w jego miejsce F/Lt **S. Skalski.**

Wieslaw Choms
(ze zb. Jerzego Pawlaka)

*Wrak samolotu Spitfire IIB nr P8642 UZ-M, na którym ranny i poparzony Sgt **Stanisław Zięba** wylądował przymusowo we Francji 14 sierpnia 1941 r. (via Thomas Rajkowski)*

Stanisław Zięba

9:11
Zieba
Stanislaw

Le vingt trois Août mil neuf cent quarante et un,
à _____ dix heures trente _____ est décédé à
Hardinghen, au Couvent des Dominicains
transformé en hopital militaire alle-
mand, Zieba Stanislaw, sergent
aviateur polonais, au service de l'ar-
mée de l'air britannique (sans autre
renseignement).
Dressé le vingt quatre Août mil neuf
cent quarante et un à _____ neuf heures _____ sur la
déclaration de Gustave Parenty, quaran-
-te ans, garde champêtre, domicilié à
Hardinghen
qui, lecture faite, a signé avec Nous Brouetta Maurice
_____ Maire de Hardinghen.
Parenty

*Akt zgonu wystawiony przez władze lokalne w okupowanej Francji. Dokument stwierdza, że „dwudziestego trzeciego sierpnia tysiąc dziewięćset czterdziestego pierwszego roku o godzinie szóstej trzydzieści zmarł w Hardinghem, w klasztorze dominikańskim przekształconym w niemiecki szpital wojskowy, **Zieba Stanislaw**, sierżant pilot, Polak w służbie lotnictwa brytyjskiego". (via Peter Arnold)*

Jerzy SŁOŃSKI-OSTOJA

Urodził się 20 lipca 1910 r. w Tarnowie. Po uzyskaniu świadectwa dojrzałości i odbyciu przeszkolenia unitarnego, w 1931 r. wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. 15 sierpnia 1933 r. został promowany na podporucznika obserwatora. Dostał przydział do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Pełnił funkcję obserwatora w eskadrze liniowej. W roku 1935 został oddelegowany na pięciomiesięczny kurs pilotażu do Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie (od 15 kwietnia do 28 czerwca). Po zakończeniu kursu powrócił do Torunia, a następnie został oddelegowany na Kurs Wyższego Pilotażu do Grudziądza. Jako pilot latał w 142 Eskadrze Myśliwskiej.

We wrześniu 1939 r. był porucznikiem, walczył w składzie III/4 Dywizjonu Myśliwskiego lotnictwa Armii „Pomorze". Walkę kontynuował w Wielkiej Brytanii, do której przybył przez Rumunię i Francję. Po przeszkoleniu na sprzęcie brytyjskim wszedł do pierwszego składu bojowego Dywizjonu 306. 25 lipca 1941 r. został dowódcą Eskadry B. Po zestrzeleniu Jerzego Zaremby, Jerzy Słoński-Ostoja objął dowództwo Dyonu 306. Dowodził nim jednak tylko 15 dni. 29 sierpnia, podczas osłaniania samolotów bombowych (Circus 88), został zestrzelony nad Hazebrouck przez niemieckie myśliwce Bf 109. Pilotował wtedy Spitfire'a IIB nr P8507 UZ-Z. Pochowany został na cmentarzu komunalnym w Dunkierce (grób nr 18, rząd 2, działka 2). W walkach powietrznych zaliczono mu zestrzelenie trzech niemieckich samolotów na pewno i jednego prawdopodobnie.

16 sierpnia 1941 r. podczas południowej operacji Circus 74, Dywizjon 306 wreszcie odniósł niewątpliwy sukces. Na konto „toruniaków" zaliczono sześć Messerschmittów zestrzelonych na pewno i jednego uszkodzonego. Sgt **A. Franczak** (P8524 UZ-A) został zestrzelony i dostał się do niewoli, jednego Spitfire'a utracono bezpowrotnie, a drugi (P8078 UZ-R F/O **Z. Radomskiego)** został uszkodzony. Po południu tego dnia Dywizjon poleciał jeszcze na operację Circus 75, która przebiegła spokojnie. Następnego dnia 306 uczestniczył w operacji Circus 80, a **19 sierpnia** w dwóch: poranny lot (Circus 81) zakończył się zestrzeleniem Bf 109 zaliczonym F/Lt S. **Skalskiemu,** a wieczorny (Circus 82) - ciężkim uszkodzeniem samolotu Sgt **T. Zawistowskiego** (P8526 UZ-E), który wylądował przymusowo w Eastcote.

Aleksander Franczak (z arch. Edwarda Jaworskiego)

*28 października 1941 r. Wódz Naczelny, gen. **Władysław Sikorski** udekorował por. **Zdzisława Radomskiego** Srebrnym Krzyżem (V kl.) Orderu Virtuti Militari oraz Krzyżem Walecznych. (ze zb. Józefa Zielińskiego)*

20 sierpnia bazę Northolt wizytował AM **William Sholto Douglas,** dowódca Fighter Command. Podczas wizyty przyrzekł polskim lotnikom, że w ciągu dwóch-trzech tygodni ich dywizjony zostaną wyposażone w najnowszy wariant Spitfire'a - Mk V. W tym czasie Spitfire II nie był już w stanie sprostać najnowszej wersji Messerschmitta 109-Bf 109F.

21 sierpnia poranny lot 12 Spitfire'ów na Circus 83 przebiegł spokojnie, natomiast podczas południowego Circus 84 F/Lt **S. Skalski** zgłosił pewne zestrzelenie Bf 109, ale zostało ono zweryfikowane jako zestrzelenie prawdopodobne. Po kilku dniach przerwy w lotach bojowych, **26 sierpnia** 12 Spitfire'ów uczestniczyło w operacji Circus 87, która nie przyniosła Dywizjonowi sukcesów. **27 sierpnia,** podczas Circus 85 Dyon 306 został zaatakowany przez cztery Messerschmitty, które ostrzelały go i uciekły. Niestety, trafiony został samolot F/O **Z. Radomskiego.** Ciężko ranny pilot zdołał wylądować przymusowo w Anglii, ale w następstwie obrażeń stracił rękę i nie wrócił już do latania bojowego.

Spitfire IIB nr P8342 UZ-N, na którym Sgt ***Marcin Machowiak*** *29 sierpnia 1941 r. odniósł zwycięstwo nad Messerschmittem 109. Później w tym samym locie samolot Machowiaka doznał poważnych uszkodzeń usterzenia. Pilot wylądował przymusowo w Biggin Hill, gdzie zrobiono to zdjęcie. (via Krzysztof Chołoniewski)*

29 sierpnia, podczas Circus 88, Sgt **M. Machowiak** uzyskał zestrzelenie Bf 109F, ale jego samolot uległ ciężkiemu uszkodzeniu w walce. Niestety, Dywizjon stracił dowódcę, który został zestrzelony i zginął. Dowodzenie 306 objął tymczasowo dowódca Eskadry A, F/Lt S. **Zieliński.** Prowadząc dywizjon **31 sierpnia** na Circus 90 doznał on tyleż niecodziennego, co przykrego wypadku. Tuż po przekroczeniu francuskiego wybrzeża oderwała się osłona kabiny jego samolotu (P8501 UZ-J), co zmusiło go do zawrócenia do bazy.

Z opisanych wcześniej powodów F/Lt S. **Zieliński** nie mógł zostać dowócą 306. Ponieważ w tym Dywizjonie nie było ówcześnie oficera zawodowego z dostatecznym stażem i dobrą opinią w Inspektoracie Sił Powietrznych, więc na nowego Dowódcę wyznaczono **Antoniego Wczelika** - dotychczas dowódcę eskadry w Dyonie 317 stacjonującym w Exeterze.

Antoni WCZELIK

Urodził się 4 października 1906 r. W czerwcu 1926 r. uzyskał świadectwo maturalne w gimnazjum matematyczno-przyrodniczym w Brzeżanach. Ukończył kurs unitarny w Szkole Podchorążych Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej i odbył praktykę w 48 Pułku Piechoty. W listopadzie 1927 r. wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Dęblinie. Ukończył ją z drugą lokatą 15 sierpnia 1929 r. (jako podporucznik obserwator). Dostał przydział do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie, służył tam m. in. w 61 Eskadrze Liniowej. W 1932 r. ukończył kurs pilotażu w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, a następnie Kurs Wyższego Pilotażu w Grudziądzu. Służył jako pilot myśliwski w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie, gdzie wchodził w skład grupy akrobacyjnej, znanej jako „trójka Bajana". 1 lutego 1936 r. został dowódcą 122 Eskadry Myśliwskiej, a w listopadzie 1936 r. – dowódcą 123 Eskadry Myśliwskiej. 25 listopada 1938 r. dostał przydział do Centrum Wyszkolenia Lotnictwa Nr 1 w Dęblinie – był instruktorem pilotażu, a jednocześnie dowódcą 3 Eskadry Szkolnej Szkoły Podchorążych Lotnictwa.

We wrześniu 1939 r. walczył na P.7a w składzie tzw. grupy dęblińskiej. Zaliczono mu uszkodzenie dwóch niemieckich bombowców. Przez Rumunię przedostał się do Francji. Dowodził pierwszą eskadrą w I/145 Dywizjonie Myśliwskim „Warszawskim". W kampanii francuskiej zaliczono mu jedno zestrzelenie samodzielne i jedno zespołowe. Pod koniec walk we Francji rozpoczął staż we francuskim dywizjonie GC I/1, gdzie miał udział w jeszcze jednym zestrzelniu, które nie zostało odnotowane w polskich dokumentach. Po upadku Francji ewakuował się do Wielkiej Brytanii. Przybył tam 12 lipca 1940 r. i już 20 sierpnia tego samego roku dostał przydział do 302 Dywizjonu Myśliw-

skiego „Poznańskiego". 8 listopada 1940 r. wylądował przymusowo na uszkodzonym w czasie walki samolocie. 23 grudnia 1940 r. został odznaczony Krzyżem Walecznych. 6 marca 1941 r. skierowano go do 317 Dywizjonu Myśliwskiego „Wileńskiego", na stanowisko dowódcy Eskadry A. 1 września 1941 r. objął dowodzenie Dywizjonem 306. Latając w 306 uzyskał jedno potwierdzone zestrzelenie i jedno uszkodzenie Bf 109. 14 kwietnia 1942 r. został zestrzelony do morza podczas lotu bojowego Circus 123. Zginął w samolocie Spitfire VC AB182 UZ-W. Pośmiertnie został odznaczony Krzyżem Walecznych po raz drugi (5 maja 1942 r.) i trzeci (31 października 1947 r.).

Do końca sierpnia z powodów zdrowotnych odeszli z Dywizjonu: F/O **M. Skalski, F/O J. Studeny, F/O K. Pniak** i Sgt **W. Jasiński. F/O E. Jankowski** odszedł na odpoczynek od działań bojowych i objął funkcję instruktora w szkole myśliwskiej. We wrześniu przyszli do 306 następujący piloci: P/O **Erazm Wardziński, P/O Mieczysław Wyszkowski, P/O Adam Fliśnik, P/O Edmund Krzemiński, P/O Sergiusz Szpakowicz, P/O Stanisław Kędzierski,** Sgt **Zygmunt Rozworski,** Sgt **Władysław Bednarski,** Sgt **Tadeusz Gorczyca.**

*Pamiątkowe zdjęcie pilotów Dywizjonu 306 zrobione 4 września 1941 r. z okazji rocznicy sformowania jednostki. Od lewej: Sgt **Stanisław Wieprzkowicz**, Sgt **Zdzisław Horn**, Sgt **Tadeusz Zawistowski**, Sgt **Henryk Pietrzak**, Sgt **Otto Pudrycki**, F/O **Witold Szyszkowski**, P/O **Korneliusz Górniak**, Sgt **Józef Jeka**, P/O **Bolesław Kaczmarek**, S/Ldr **Antoni Wczelik**, G/Cpt **Theodore MacEvoy** (komendant bazy Northolt), F/Lt **Stanisław Zieliński**, W/Cdr **Tadeusz Rolski** (dowódca 1 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego), F/Lt **Stanisław Skalski**, F/O **Stanisław Marcisz**, P/O **Czesław Daszuta**, Sgt **Grzegorz Sołogub**, Sgt **Jan Śmigielski**, Sgt **Leon Kosmowski**.*

*Pamiątkowe zdjęcie pilotów Dywizjonu 306 zrobione 4 września 1941 r. z okazji rocznicy sformowania jednostki. Od lewej: Sgt **Stanisław Włeprzkowicz,** Sgt **Zdzisław Horn,** Sgt **Tadeusz Zawistowski,** Sgt **Henryk Pietrzak,** Sgt **Otto Pudryeki, F/O Witołd Szyszkowski, P/O Korneliusz Górniak,** Sgt **Józef Jeka, P/O Bolesław Kaczmarek,** S/Ldr **Antoni Wezełik,** G/Cpt **Theodore MacEvoy** (komendant bazy Northolt), F/Lt **Stanisław Zieliński,** W/Cdr **Tadeusz Rołski** (dowódca 1 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego), F/Lt **Stanisław Skalski, F/O Stanisław Marcisz,, P/O Czesław Daszuta,** Sgt **Grzegorz Sołogub,** Sgt **Jan Śmigielski,** Sgt **Leon Kosmowski.***

4 września 1941 r. Dyon 306 wykonał ostatnią operację na Spitfire'ach II - Circus 93 nad Fruges. Tego samego dnia odbyły się uroczystości z okazji Święta Dywizjonu, obchodzonego w rocznicę jego sformowania na ziemi brytyjskiej.

Tadeusz Zawistowski
(arch. Edwarda Jaworskiego)

Zgodnie z obietnicą AM **Douglasa, w pierwszym tygodniu września** nastąpiło przezbrojenie jednostki na Spitfire'y VB. W związku z załamaniem pogody, **do połowy września** Dywizjon nie latał bojowo, wykorzystując ten czas na doszkolenie na nowej wersji Spitfire'a. Niestety, podczas jednego z lotów treningowych, **11** września zderzyli się Sgt **T. Zawistowski** (W3724 UZ-P) i Sgt **S. Słowikowski** (W3764 UZ-O). Pierwszy rozbił się [illegible] drugiemu udało się

Stanisław Wieprzkowicz

16 września Dywizjon wraz z całym Skrzydłem przeprowadził pierwszą operację na Spitfire'ach V - wymiatanie nad St Omer. Podczas walki z Messerschmittami zginął Sgt S. **Wieprzkowicz** (AB993 UZ-S), zwycięstw nie odniesiono. Nazajutrz Skrzydło poleciało na Circus 95. Stoczono walkę, w wyniku której F/Lt **S. Skalskiemu** zaliczono zestrzelenie dwóch Bfl09F. Nie powrócił P/O C. **Daszuta,** który został zestrzelony i wzięty do niewoli przez Niemców. W dniach **18,20 i 21 września 1941 r.** Dywizjon uczestniczył w operacjach: Circus 97, 100 i 101. Mimo napotkania nieprzyjaciela 306 nie uzyskał żadnych zwycięstw, natomiast podczas tego ostatniego zadania Spitfire Sgt L. **Kosmowskiego** (AD115 UZ-M) został uszkodzony bezpośrednim trafieniem z działka. Lot przeprowadzony 21 **września** był bardzo udany dla pozostałych polskich dywizjonów z Northolt (308 i 315), którym zaliczono łącznie osiem zestrzeleń pewnych, dwa prawdopodobne i dwa uszkodzone myśliwce niemieckie. Podczas tej operacji Polacy po raz pierwszy starli się z nowymi niemieckimi myśliwcami Focke-Wulf Fw 190.

Po kilku dniach przerwy, **27 września,** odbył się kolejny lot bojowy - Circus 103A. W wyniku walki „toruniakom" zaliczono zestrzelenie dwóch Bf 109 i uszkodzenie dwóch kolejnych. **30 września** cztery Spitfire'y miały wykonać Rhubarb nad północną Francją, ale operację odwołano. Nie doszło również do porannego wymiatania zaplanowanego na 1 października, natomiast około południa tego dnia osiem samolotów z 306 wykonało wymiatanie w okolicy Abbeville. Nazajutrz Dywizjon - znowu w składzie ośmiu maszyn - wziął udział w operacji Circus 104, a **3 października** -już w pełnej sile - w Circus 105. Były to ostatnie loty bojowe 306 z Northolt w 1941 **r.,** bo **5 października** rozpoczęto przygotowania do przeniesienia jednostki na północ, na zasłużony odpoczynek od latania bojowego. Wieczorem **6 października** odbyło się pożegnalne przyjęcie, a nazajutrz cały personel Dywizjonu udał się drogą lądową do bazy RAF Speke koło Liverpoolu. Komplet Spitfire'ów V pozostawiono w Northolt jako wyposażenie bojowe dla Dywizjonu 303, który po okresie odpoczynku w Speke wracał do latania bojowego. Z kolei „toruniacy" przejęli w Speke komplet wysłużonych Spitfire'ów I i II, wystarczających w zupełności do wykonywania lotów treningowych.

Przez następne dwa miesiące Dyon 306 pełnił rolę jednostki zaawansowanego treningu operacyjnego dla pilotów kończących szkolenie w Polskiej Szkole Myśliwskiej (PSM). W związku z tym, w Speke w skład Dywizjonu 306 weszło kilkunastu pilotów, którzy nie byli jeszcze gotowi, by przejść z Dywizjonem 303 do Northolt i rozpocząć latanie bojowe. Byli to: F/O **Ignacy Olszewski, P/O Roman Hrycak, P/O Alojzy Rodziewicz, P/O Józef Sobolewski, P/O Konrad Stembrowicz,** Sgt **Stanisław Socha,** Sgt **Walenty Kopa,** Sgt **Kazimierz Lipiec,** Sgt **Feliks Marek.** Równocześnie napłynęli do 306 kolejni absolwenci PSM: P/O **Bohdan Arct, P/O Eugeniusz Maliszewski, P/O Józef Piotrowski, P/O Emil Landsman,** Sgt **Tadeusz Bubes,** Sgt **Grzegorz Kosmalski,** Sgt **Tadeusz Nawrocki,** Sgt **Bronisław Raszewski,** Sgt **Tadeusz Góra,** Sgt **Erwin Janusz** i Sgt **Donat Mickiewicz.** Dwunastu spośród tej grupy opuściło 306 już **11 października,** kiedy uznano ich za gotowych do działań bojowych 1 rozdzielono jako *skalski* oraz dowódca Dywizjonu 306 S/Ldr **Antoni Wczelik.**

Karykatura autorstwa ***Władysława Potockiego.*** *Sportretowani, od lewej: dowódca Eskadry B F/Lt* ***Stanisław Zieliński*** *i dowódca Eskadry A F/Lt* ***Stanisław***

uzupełnienia pomiędzy dywizjony będące na pierwszej linii działań. **W październiku, listopadzie i pierwszych dniach grudnia** Dywizjon przyjął kolejnych pilotów na przygotowanie do działań operacyjnych. Byli to: P/O **Michał Najbicz, P/O Bolesław Sawiak, P/O Teofil Szymankiewicz, P/O Edmund Tomanek, P/O Jerzy Zbrożek, P/O Julian Żuromski,** Sgt **Ignacy Czajka,** Sgt **Czesław Jaworowski,** Sgt **Witold Krupa,** Sgt **Jan Lipiński,** Sgt **Roman Pentz,** Sgt **Mieczysław Piwko,** Sgt **Władysław Potocki,** Sgt **Bolesław Sochacki,** Sgt **Herbert Szwaba** i Sgt **Marian Żółciński.** Dla większości lotników, którzy w ciągu tych trzech miesięcy dostali przydział wprost z OTU, Dyon 306 był tylko przystankiem po drodze do innych jednostek myśliwskich. Jedynie sześciu z nich pozostało w Dywizjonie „Toruńskim" po odbyciu w nim kilkutygodniowego treningu operacyjnego: **B. Arct, E. Landsman, W. Krupa, B. Sochacki, R. Pentz** i **W. Potocki.** W tym okresie powrócili do Dywizjonu F/O **K. Pniak** i Sgt **W. Jasiński** po zakończeniu kuracji.

Otto Pudrycki

W okresie bazowania w Speke Dywizjon 306 nie wykonywał lotów bojowych. Działania operacyjne ograniczały się do patroli nad konwojami. Główny nacisk kładziono na szkolenie nowych pilotów w lotach w szyku, strzelaniu do celów powietrznych i naziemnych, startach alarmowych i przechwyceniach, a także w taktyce walki powietrznej i w akrobacji. **5 grudnia 1941 r.** podczas lotu w brzydkiej pogodzie Spitfire Sgt **O. Pudryckiego** (P7749 UZ-B) rozbił się nieopodal Sąuires Gate. Była to jedyna strata śmiertelna Dywizjonu podczas pobytu w Speke.

Od początku grudnia prowadzono przygotowania do powrotu Dywizjonu 306 do działań bojowych. Tym razem miał wejść w skład II Polskiego Skrzydła Myśliwskiego rozlokowanego w okolicach Exeteru. **12 grudnia** dokonano przebazowania personelu na lotnisko Church Stanton, gdzie „toruniacy" przejęli komplet Spitfire'ów VB od Dywizjonu 316. Ten z kolei przeniósł się do Northolt, obejmując tam miejsce i sprzęt po 308, który odszedł na odpoczynek do Speke, przejmując tam wysłużone Spitfire'y I i II od 306.

Stanisław Zieliński

W Church Stanton Dywizjon 306 był początkowo średnio zaangażowany bojowo. Co jakiś czas wykonywano większą formacją loty ofensywne nad Francję, a na codzień prowadzono patrole nad morzem, osłaniając własne konwoje. Pierwsza operacja ofensywna dywizjonu, oznaczona kryptonimem „Veracity", miała miejsce **18 grudnia.** Wzięła w niej udział jedna eskadra 306 (pięć samolotów) w formacji połączonej z eskadrą Dywizjonu 317. Ten mieszany dywizjon odniósł sukces w walce z Niemcami stoczonej nad Brestem: łącznie cztery Messerschmitty zestrzelone i jeden uszkodzony, bez strat własnych. Pilotom 306 zaliczono zestrzelenie dwóch Bf 109. **30 grudnia 1941 r.** przeprowadzono operację Veracity II, planowaną pierwotnie na 23, a potem na **25 grudnia.** Piloci „toruńscy" uzyskali pewne zestrzelenie trzech Bf 109, prawdopodobne - dwóch kolejnych i uszkodzenie jednego. Niestety, poległ F/Lt S. **Zieliński** (W3945 UZ-H).

Rok 1942

Nowym dowódcą Eskadry A został F/Lt **Tadeusz Czerwiński,** który dopiero **14 stycznia** przybył z 58 OTU, gdzie był instruktorem. W tym miesiącu działania operacyjne ograniczyły się do sporadycznych patroli w osłonie konwojów oraz startów alarmowych. Poza tym piloci wykonywali loty treningowe. W tym czasie odszedł z 306 P/O **Z. Żmigrodzki,** a do służby w Dywizjonie wrócił serdecznie witany F/O **J. Żulikowski,** który na początku stycznia dotarł z Hiszpanii do Wielkiej Brytanii.

W lutym odeszli do Exeteru porucznicy G. **Ranoszek** (do nocnego Dyonu 307) i **W. Drecki** (do 317). W tym samym miesiącu wrócił po odpoczynku F/O **E. Jankowski,** a także przybył P/O **Antoni Krakowski,** bezpośrednio po ukończeniu szkolenia. Działalność operacyjna w lutym ograniczyła się do patroli w osłonie konwojów, podczas których nie zaszło nic godnego odnotowania. Natomiast 9 lutego, podczas lądowania w Bolt Head po locie nieoperacyjnym, Spitfire F/Lt S. **Skalskiego** (AA872 UZ-S) zderzył się z cysterną.

Piloci Dywizjonu 306 sfotografowani w okresie styczeń-marzec 1942 r. Stoją od lewej: F/O ***Kazimierz Rutkowski, nn, P/O Stanisław Kędzierski, F/O Witold Szyszkowski,*** *Sgt* ***Władysław Potocki, F/O Ryszard Malczewski, F/O Bohdan Arct, F/U Stanisław Skalski,*** *S/Ldr* ***Antoni Wczelik,*** *FIU* ***Tadeusz Czerwiński, F/O Bolesław Kaczmarek, F/O Edmund Krzemiński, F/O Stanisław Marcisz, F/O Józef Żulikowski,*** *PIO* ***Grzegorz Sologub,*** *nn. U dołu, od lewej:* ***F/O Korneliusz Górniak,*** *Sgt* ***Jan Śmigielski, F/O Edward Jankowskif?).*** *(ze zbioru Józefa Zielińskiego)*

W marcu działalność Dywizjonu przebiegała podobnie jak w lutym, z tym że wykonano dwie operacje ofensywne: **15 marca** - Roadstead 12, a **25 marca** - Circus 117B. Oba loty nad Francją przebiegły bez wydarzeń, lecz w drodze powrotnej z Roadstead 12 polskie dywizjony trafiły na nagłe pogorszenie pogody. Najbardziej ucierpiał Dywizjon 317 - tylko dwa samoloty tej jednostki wyszły z opresji bez szwanku. W 306 rozbił się jeden Spitfire (AA859 UZ-Z) - jego pilot, F/O R. **Malczewski,** został ranny i trafił do szpitala (wrócił do Dywizjonu w kwietniu).

W marcu odszedł do Dyonu 316 do Northolt (również na stanowisko dowódcy eskadry) F/Lt S. **Skalski.** Dowództwo Eskadry B w 306 objął po nim kolega z tej samej dęblińskiej promocji, F/Lt **K. Rutkowski.** Niestety, już **26 marca** został on ranny w wypadku Spitfire'a (W3827 UZ-P) i trafił do szpitala. W tym samym miesiącu F/O **W. Szyszkowski** i Sgt **S. Słowikowski** zostali przeniesieni do 132 Dyonu RAF, a Sgt **B. Sochacki** - do 87 Dyonu, natomiast z Dyonu 315 przybył do 306 Sgt **Jacek Czeżowski.**

Pierwsza połowa kwietnia przebiegała według utartego schematu: patrole w osłonie konwojów i starty alarmowe - bez istotnych wydarzeń. Nastąpiły kolejne zmiany personalne - nowym dowódcą Eskadry B został F/Lt **Janusz Żurakowski,** przybyli: P/O **Jerzy Polak** i Sgt **Henryk Marchewicz** z Dyonu 308 oraz P/O **Bogdan Mijakowski, P/O Zygmunt Jeliński** i Sgt **Wojciech Weyers** wprost z PSM (58 OTU). F/O **Z. Langhamer** i Sgt **L. Kosmowski** odeszli na stanowiska instruktorów do tejże Szkoły.

Po monotonnym początku, środek miesiąca obfitował w wydarzenia. **12 kwietnia** Dyon 306 wykonał pokaz lotniczy nad miastem Weston-Super-Mare, dla robotników znajdujących się tam zakładów zbrojeniowych. **14 kwietnia** około południa Dywizjon wziął udział w pierwszej w tym miesiącu operacji ofensywnej: Circus 123. Lot zaczął się niefortunnie, bo podczas lądowania na wysuniętym lotnisku Tangmere, gdzie 306 miał uzupełnić paliwo przed lotem nad Francję, F/Sgt **J. Śmigielski** wylądował ze schowanym podwoziem. Pilotowi nic się nie stało, ale samolot (AA860 UZ-M) został ciężko uszkodzony. Sama operacja rozpoczęła się spokojnie, natomiast w drodze powrotnej 306 stoczył bitwę z Messerschmittami. Pilotom 306 zaliczono zestrzelenie trzech Bf 109, ale polegli S/Ldr A. **Wczelik (AB** 182 **UZ-W)** i **F/O E. Jankowski** (AA919 UZ-J). Po południu polskie skrzydło z Exeter przeprowadziło jeszcze wymiatanie nad Le Touquet. Następnego dnia dowództwo Dywizjonu objął S/Ldr **T. Czerwiński,** a nowym dowódcą eskadry został F/Lt **J. Żulikowski.**

Edward Jankowski
(ze zb. Jerzego Pawlaka)

Tadeusz CZERWIŃSKI

Urodził się 17 lutego 1910 r. w Grochowcu (województwo lubelskie). Jako oficer służby stałej ukończył kurs pilotażu w Centrum Wyszkolenia Lotnictwa Nr 1 w Dęblinie, a w 1936 r. Kurs Wyższego Pilotażu. Pozostał jako instruktor pilotażu w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, równocześnie dowodził plutonem podchorążych.

We wrześniu 1939 r. był dowódcą jednego z dwóch kluczy myśliwskich wystawionych ad hoc przez Eskadrę Ćwiczebną Pilotażu SPL (na samolotach PZL P.7a), które 1 i 2 września broniły rejonu Dęblina. Z grupą podchorążych został ewakuowany do Rumunii, po czym przedostał się do Francji. Walczył w obronie tego kraju w składzie I/145 Dywizjonu Myśliwskiego „Warszawskiego". 8 czerwca 1940 r. zestrzelił dwa niemieckie myśliwce Bf 110. Po upadku Francji ewakuował się do Wielkiej Brytanii. 23 lipca 1940 r. dostał przydział do formującego się 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego". 15 września 1940 r. uzyskał zestrzelenie niemieckiego bombowca. W grudniu 1940 r. został dowódcą Eskadry B Dyonu 302. 2 lutego 1941 r. dostał podwójnie nadany Krzyż Walecznych. 3 maja tego samego roku został przeniesiony na stanowisko instruktora do 55 OTU w Usworth. W związku z przeniesieniem szkolenia polskich pilotów z tej jednostki, od listopada 1941 r. był instruktorem w 58 OTU w Grangemouth. 8 stycznia 1942 r. dostał przydział na stanowisko dowódcy Eskadry A w Dywizjonie 306 (objął to stanowisko po poległym F/Lt S. Zielińskim). 15 kwietnia 1942 r. został dowódcą Dywizjonu 306. 26 kwietnia 1942 r. uzyskał zestrzelenie Fw 190. 22 sierpnia 1942 r. w południe prowadził swój dywizjon na operację Rhubarb. Dywizjon ostrzeliwać miał z broni pokładowej cele naziemne nieprzyjaciela, m. in. niemieckie lotnisko St Omer. Artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła cztery Spitfire'y Dywizjonu 306, m. in. samolot EN826 UZ-C, w którym zginął S/Ldr Czerwiński. Pochowany został na cmentarzu w Souvernir-Longueness we Francji, grób nr 16, rząd A, działka 8. Pośmiertnie, 20 września 1942 r., odznaczono go po raz trzeci Krzyżem Walecznych.

16 kwietnia Dyon 306 ponownie uczestniczył w dwóch lotach ofensywnych nad Francję. Rano, podczas Ramrodu 20, P/O **G. Sołogub** uzyskał zestrzelenie dwóch Bf 109, ale jego samolot (AA847 UZ-V) został uszkodzony w walce. Przebieg popołudniowego Rodeo budzi pewne wątpliwości. Dziennik działań operacyjnych (Operations Record Book, ORB) podaje, że stoczono walkę i piloci 306 zgłosili zwycięstwa. Brak jednak śladu takich wydarzeń w innych dokumentach, a zapis w ORB Dywizjonu jest niemal w niezmienionej formie powtórzony pod datą 26 kwietnia. Biorąc pod uwagę, że dokument ten sporządzano z pewnym opóźnieniem, należy raczej przyjąć, że Rodeo 16 kwietnia przebiegło bez walk (co potwierdza zapis w dzienniku Dyonu 302, który również brał udział w tej operacji), a w ORB Dyonu 306 omyłkowo powtórzono opis wydarzeń, które w rze-

/ _ **miejsce dziesięć um później.**

** **P/O Grzegorz Sologub**-jeden z dwóch pilotów (obok **H. Pietrzaka),** którzy w szeregach Dywizjonu 306 uzyskali pięć potwierdzonych samodzielnych zestrzeleń samolotów niemieckich, (via Krzysztof Chołoniewski)*

17 kwietnia cztery Spitfire'y Dywizjonu poleciały razem z dziewięcioma samolotami Dyonu 308 (niedawno przybyłego do Exeteru, w skład II Polskiego Skrzydła Myśliwskiego) i pełną formacją 302 na operację Circus 2, przeprowadzoną siłami 10 Grupy (operacje organizowane siłami poszczególnych grup myśliwskich numerowano oddzielnie). Podczas walki, do jakiej doszło koło Cherbourga, Sgt **Z. Horn** uzyskał zestrzelenie Bf 109.

Po kolejnym okresie monotonnych patroli nad konwojami i bezowocnych startów alarmowych, **24 kwietnia** jeden klucz przeprowadził lot na rozpoznanie żeglugi koło Cherbourga. Następnego dnia Dywizjon wziął udział w dwóch operacjach nad tym portem - rano Circus 4, a po południu Circus 3 (oba w numeracji 10 Grupy). Nazajutrz, **26 kwietnia,** przeprowadzono dwa loty Rodeo w sile całego Dywizjonu. Podczas pierwszego, wczesnym popołudniem, nie doszło do spotkania z Luftwaffe. W drugim locie, późno po południu, polskie skrzydło stoczyło walkę z Focke-Wulfami. S/Ldr T. **Czerwiński** zgłosił zestrzelenie jednego, a F/Lt **J. Żulikowski** uszkodzenie innego, ale po weryfikacji filmów fotokarabinowych to ostatnie zgłoszenie zostało odrzucone. Podczas walki poległ F/O A. **Fliśnik** (AD304 UZ-G).

28 kwietnia przeprowadzono wymiatanie nad Francją. Zauważono sporą formację myśliwców zidentyfikowanych jako wrogie, ale nie podjęto z nimi walki. Podczas lądowania na wysuniętym lotnisku Redhill Sgt J. **Czeżowski** rozbił samolot (AD311 UZ-N), który w efekcie ciężkiego uszkodzenia został przeznaczony do kasacji. Pilotowi nic się nie stało. **30 kwietnia** Dyon 306 w składzie II Polskiego Skrzydła Myśliwskiego wziął udział w operacji Circus 5 (10 Grupy). Był to ostatni lot ofensywny 306 przed dłuższą przerwą, ale nie ostatnie spotkanie z Luftwaffe.

1 **maja** o świcie wysunięte lotnisko Bolt Head, położone na samym wybrzeżu, stało się obiektem ataku niemieckich samolotów myśliwsko-bombowych. Rozkaz startu dla klucza alarmowego nadszedł zbyt późno, w efekcie czego polskie myśliwce nie zdołały wystartować na czas. W pobliżu stanowisk postoju polskich Spitfire'ów spadło parę bomb, po czym lotnisko zostało ostrzelane z broni pokładowej. Ranny został Sgt **H. Marchewicz,** którego skierowano do szpitala. Poważnie uszkodzone zostały trzy Spitfire'y (jeden - R6776 UZ-Y - ostatecznie przeznaczono do kasacji), a czwarty lekko. Tego samego dnia rozbił się dwumiejscowy Miles Magister (nr L8201), którym Sgt W. **Weyers** i F/Sgt **J. Śmigielski** (jako pasażer) wracali z Bolt Head do Church Stanton. Obaj zostali ciężko ranni i skierowani na kilkumiesięczne leczenie.

W pierwszych dniach maja 1942 r. przeprowadzono reorganizację polskiego lotnictwa myśliwskiego. II Skrzydło, dotąd stanowiące drugą w pełni operacyjną polską formację (obok I Skrzydła w Northolt) zostało przekształcone w strukturę zapasową, przeznaczoną do treningu operacyjnego i odpoczynku od wyczerpujących działań bojowych. W ramach tych zmian w dniach **2-3 maja** Dywizjon 306 przeniesiono na lotnisko Kirton-in-Lindsey w północnej Anglii. Stamtąd przez następny miesiąc „toruniacy" wykonywali rutynowe patrole w osłonie konwojów i loty alarmowe, bez jakiejkolwiek styczności z wrogiem. Jedynym urozmaiceniem były patrole całego Dywizjonu nad Morzem Północnym **nocą z 30 na 31 maja.** Ich celem było zapewnienie bezpiecznego powrotu znad Niemiec bombowcom, które wzięły udział w pierwszym nalocie przeprowadzonym przez tysiąc samolotów.

W maju odbywały się też loty treningowe. Z 58 OTU przybyli kolejni nowo wyszkoleni piloci: F/O **Jan Wiejski, F/O Stanisław Koń, F/O Jan Kurowski,** Sgt **Stefan Czachla** i Sgt **Marian Kordasiewicz.** Z tej samej jednostki powrócił do latania bojowego P/O **J. Jeka,** a na zwolnione przez niego miejsce instruktora odszedł na odpoczynek **P/O B. Kaczmarek.** Po rekonwalescencji wrócił też **K. Rutkowski,** ale już po kilku dniach odszedł do Dyonu 317 w Northolt na stanowisko dowódcy eskadry. **W pierwszym tygodniu czerwca** przybył do 306 F/O **Władysław Walendowski,** przeniesiony z Dyonu 316 z Northolt, a F/Lt **J. Żurakowski** odszedł do tej jednostki na stanowisko dowódcy. Na zwolnione przez niego miejsce dowódcy Eskadry B przyszedł z Dyonu 317 **F/Lt Tadeusz Kumiega,** ale z powodów zdrowotnych ostatecznie nie objął tej funkcji.

Na początku czerwca Dywizjon, obok zwykłych patroli, ponownie podjął działania ofensywne nad Francją. Wymagały one międzylądowania w West Mailing w celu uzupełnienia paliwa. 2 **czerwca** po południu wykonano wymiatanie nad Francją, a **4 czerwca** 306 brał udział w eskorcie bombowców nad Boulogne. Rano **6 czerwca** ponownie przeprowadzono wymiatanie nad Francją w ramach opercji Circus 189. Na popołudnie zaplanowane było kolejne wymiatanie, ale już po starcie z West Mailing zadanie zostało zmienione drogą radiową i „toruniacy" zostali skierowani na patrol nad angielski port **Hull.** Wszystkie te loty przeprowadzono w ugrupowaniu skrzydła wraz z Dywizjonem 308, przeważnie pod dowództwem W/Cdr S. **Witorzeńcia** (dowódcy II Skrzydła Myśliwskiego). Przez następny tydzień 306 wykonywał wyłącznie rutynowe patrole konwojowe i starty alarmowe.

W połowie czerwca nastąpiła kolejna rotacja dywizjonów między skrzydłami. W dniach **14-16 czerwca** Dyon 306 przeniósł się do Northolt, skąd do Kirton-in-Lindsey przybył na odpoczynek Dyon 303. Nastąpiły kolejne zmiany personalne. P/O **B. Mijakowski** odszedł do 164 Dyonu RAF, z którego do 306 wrócił F/O **W. Szyszkowski** i Sgt S. **Słowikowski.** Niedysponowany F/Lt **T. Kumiega** wrócił do Dyonu 317, a dowódcą Eskadry B został F/Lt **Józef Gil,** przeniesiony na to stanowisko z Dyonu 315. Z 58 OTU przybył nowo wyszkolony Sgt **Jan Rogowski.**

*Od połowy czerwca do końca października 1942 r. służył w 306 Sgt **Jan Rogowski** (ur. 3 stycznia 1920 r., nr służbowy RAF 781018) – jeden z dwóch pilotów o tym samym imieniu i nazwisku w historii Dywizjonu. (z arch. Beryl Arct)*

20 czerwca Dywizjon rozpoczął działania bojowe z. Northolt operacją Circus 193, a wieczorem **22 czerwca** wziął udział w Rodeo 76. W tym czasie wszyscy z rosnącą niecierpliwością oczekiwali bliżej nie sprecyzowanej dużej operacji lotniczo-desantowej, która pierwotnie była zaplanowana na drugą połowę czerwca, a potem została przesunięta na przełom czerwca i lipca. 28 **czerwca** polskie skrzydło z Northolt wykonało Circus 194, a **29 czerwca** - Circus 195. Luftwaffe nie napotkano, ale podczas lądowania po tym ostatnim locie F/O S. **Kędzierski** nie zmieścił się w pasie startowym i rozbił samolot (BL532 UZ-L), samemu odnosząc obrażenia, wskutek których został hospitalizowany.

Wreszcie 30 **czerwca** Dywizjon z resztą Skrzydła przeniósł się na lotnisko Croydon, wyznaczone na czas tajnej operacji oznaczonej kryptonimem „Rutter". Podczas pobytu w Croydon 306 - tak jak inne dywizjony I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego - pozostawał pod kontrolą operacyjną Sektora Northolt. Jak się okazało, lotnisko Croydon nie było odpowiednio przygotowane i już podczas przebazowania doszło do kilku wypadków. W 306 samoloty rozbili Sgt **W. Jasiński** (A A847 UZ-V) i F/O **W. Walendowski** (BM568 UZ-H) - obu pilotom nic się nie stało. Przez kilka dni dywizjony zgromadzone na południu Anglii zajmowały się treningiem i startami alarmowymi. **5 lipca** wprowadzono na Spitfire'ach specjalne oznakowanie - białe pasy na osłonie silnika i usterzeniu poziomym. Kilka dni później nadszedł rozkaz nakazujący usunąć te oznaczenia. Stało się jasne, że wielka, długo oczekiwana operacja ostatecznie spełzła na niczym. Dywizjony powróciły na swoje dotychczasowe lotniska. 306 znalazł się w Northolt 7 **lipca**

W pierwszych dniach miesiąca z Dywizjonu odeszli: F/O **J. Wiejski** do kanadyjskiego 403 Dyonu, F/O S. **Koń** i Sgt **R. Dąbrowski** do 243 Dyonu, a Sgt **J. Czeżowski** do 242 Dyonu. Z 58 OTU przybyli P/O **Zygmunt Nentwich** i Sgt **Jan Gajewski,** po kuracji powrócił też Sgt W. **Weyers.** W pierwszej połowie miesiąca loty operacyjne wykonano tylko jednego dnia - **12 lipca.** Około południa całe polskie Skrzydło w składzie czterech dywizjonów poleciało na „Feint Rodeo" („Symulowane Rodeo"). Podczas tego zadania samoloty w ogóle nie wleciały nad Francję, zawracając na krótko przed przekroczeniem brzegu. Wieczorem Dywizjony 302, 306 i 317 wzięły udział w operacji Circus 198, która przebiegła bez istotnych wydarzeń. Następnego dnia 306 odpoczywał, a trzy pozostałe dywizjony Skrzydła wykonały dwie operacje bojowe. **14-15 lipca** grupa mechaników Dyonu 306 pod kierunkiem oficera technicznego, F/O **Andrzeja Sendorka,** udała się do bazy RAF Hornchurch, aby zapoznać się z samolotami Spitfire IX, w które niedługo miał zostać wyposażony Dywizjon „Toruński".

Samolot Spitfire VB nr BL733 UZ-D po przymusowym lądowaniu F/O ***Romana Pentza*** *30 lipca 1942 r. (via Laurent d'Hondt)*

Roman Pentz

20 lipca 12 Spitt'ire'ów Dywizjonu (w ramach całego Skrzydła) wzięło udział w operacji „Mass Rhubarb". Atakowano cele naziemne w północnej Francji: lotniska, stanowiska artylerii, budynki i pojazdy wojskowe itp. Strat nie było. Po kilku dniach przerwy, **26 lipca** „toruniacy" uczestniczyli w operacji Rodeo 81, podczas której wszystkie Dywizjony skrzydła, poza 306, stoczyły walki. **30 lipca** ponownie przeprowadzono Rodeo. Nie napotkano niemieckich samolotów, ale w drodze do celu artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła samolot F/O **R. Pentza** (BL733 UZ-D), który wylądował przymusowo we Francji i trafił do niewoli. Nazajutrz Dywizjony z Northolt wzięły udział we wsparciu operacji Ramrod 24 (zasadniczo prowadzonej siłami 10 Grupy).

W pierwszej połowie sierpnia nie latano nad Francję - odbyło się tylko kilka patroli i startów alarmowych. **17 sierpnia** na lotnisku Northolt miało miejsce uroczyste przekazanie Sztandaru Sił Powietrznych przez Dywizjon Bombowy 305 Dywizjonowi 306. W ceremonii uczestniczył gen. obs. **Stanisław Ujejski,** Inspektor Sił Powietrznych. Poczet sztandarowy Dyonu „Toruńskiego" stanowili: piloci ppor. **J. Jeka** i sierż. **W. Jasiński** oraz sierż. **J. Jankowiak** i plut. **S. Filary** z personelu naziemnego. W tym czasie do Dywizjonu przybyli: P/O M. **Wyszkowski** z 316 (który był już pilotem 306 w 1941 **r.)** i Sgt **Mieczysław Lurzyński** z 315.

Dwa dni później, **19 sierpnia,** przeprowadzono pod kryptonimem „Jubilee" lądowanie wojsk alianckich w miasteczku Dieppe. Była to długo odwlekana operacja, pierwotnie planowana na czerwiec jako „Rutter". Tym razem, pod wpływem złych doświadczeń z Croydon, dywizjony pozostały w Northolt. I Skrzydło przeprowadziło tego dnia osiem misji. 306, tak jak inne Dywizjo-

Poczet sztandarowy Dyonu 306 podczas uroczystości w Northolt. Od lewej: ppor. pil. ***Józef Jeka****, sierż.* ***Jan Jankowiak****, sierż. pil.* ***Wawrzyniec Jasiński*** *i plut.* ***Stanisław Filary****.*

Stefan Czachla

Wrak Spitfire'a VB nr AD581 UZ-M po przymusowym lądowaniu Sgt ***S. Czachli*** *na Malvern Avenue w Ruislip, niedaleko od lotniska Northolt. (via Jerry Scutts)*

ny, wykonał cztery zadania. Podczas pierwszej operacji, od 5:10 do 7:05, „toruniacy" nie napotkali Niemców. W drodze powrotnej Sgt S. **Czachla** z powodu braku paliwa wylądował przymusowo na Malvern Avenue nieopodal lotniska Northolt. Jego samolot (AD581 UZ-M) został rozbity i uszkodził kilka budynków, a sam pilot trafił na kilka dni do szpitala. W godzinach 10.55-12.50 Dyon 306 zapewniał eskortę samolotom kładącym zasłonę dymną. Nie napotkano Luftwaffe, lecz samolot F/O B. **Arcta** (AR337 UZ-A) został uszkodzony przez artylerię przeciwlotniczą. O 13.45 Dywizjon wystartował na podobne zadanie, ale został odwołany przed dotarciem nad Francję. W godzinach 15.45-17.25 „toruniacy" (tym razem znowu w składzie całego Skrzydła) polecieli na patrol nad powracającym konwojem. Napotkano Focke-Wulfy, ale piloci 306 nie stoczyli z nimi walki - z wyjątkiem P/O **E. Landsmana** (BM424 UZ-S), który został zestrzelony przez Fw 190 i trafił do niewoli.

Emil Landsman

Następnego dnia 306 wziął udział w locie Circus 206, który dla „toruniaków" przebiegł bez istotnych wydarzeń. Dwa dni później doszło do tragicznej w skutkach operacji Rhubarb, której celem było lotnisko St Omer. Zadanie miały przeprowadzić wspólnie Dyony 302 i 306. Ostatecznie 302 nie trafił nad lotnisko, natomiast Dyon 306 dostał się w niezwykle intensywny ogień przeciwlotniczy i stracił czterech pilotów. S/Ldr **T. Czerwiński** (EN826 UZ-C), F/O W. **Szyszkowski** (AR381 UZ-R) i Sgt **Z. Horn** (R6904 UZ-D) polegli, a F/Sgt **B. Kroczyński** (R6770 UZ-V) trafił do niewoli. Spośród dziewięciu samolotów, które powróciły (jednym z nich leciał S/Ldr **Tadeusz Nowierski,** zastępca dowódcy Skrzydła), sześć było postrzelanych. Strata pięciu pilotów

Zdzisław Horn

Bruno Kroczyński

Żołnierz Wehrmachtu pilnuje Spitfire'a VB R6776 UZ-V po przymusowym lądowaniu Sgt ***Brunona Kroczyńskiego*** *na francuskim wybrzeżu. (via Thomas Rajkowski)*

w ciągu trzech dni, a także śmierć czwartego z kolei dowódcy, dramatycznie obniżyła morale jednostki, zwłaszcza, że S/Ldr T. **Czerwiński** był dla personelu Dyonu 306 prawdziwym „ojczulkiem", wyrozumiałym i opiekuńczym. Do końca sierpnia uzupełniono stan pilotów przysyłając do 306 lotników z innych jednostek: F/O **Olgierda Sobieckiego** z australijskiego 453 Dyonu, P/O **Jerzego Hamankiewicza** i **Sgt Arkadiusza Bondarczuka** z 303, **P/O Ryszarda Budrewicza** z 72 Dyonu RAF oraz F/O **E. Tomanka,** który zakończył leczenie po wypadku w jednostce brytyjskiej. Nowym dowódcą został dobrze znany wszystkim „toruniakom" **Kazimierz Rutkowski,** zwany „Śledziem", który służył wcześniej w 306. W krótkim czasie wziął on jednostkę w karby i przywrócił jej wysoki poziom.

Kazimierz RUTKOWSKI

(via Wilhelm Ratuszyński)

Urodził się 24 maja 1914 r. Po zdaniu matury, w 1935 r. odbył kurs unitarny w Szkole Podchorążych Rezerwy Piechoty w Zambrowie. Od 1 stycznia 1936 r. uczył się w dęblińskiej Szkole Podchorążych Lotnictwa. W 1938 r. ukończył w Grudziądzu Kurs Wyższego Pilotażu. 15 października 1938 r. został promowany w XI promocji (tej samej co m. in. S. Skalski, J. Zumbach i S. Łapka). Został przydzielony do 132 Eskadry Myśliwskiej 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. W 1939 r. został przeniesiony do Eskadry Treningowej 3 Pułku na stanowisko instruktora.

We wrześniu 1939 r. walczył w II plutonie 36 Eskadry Obserwacyjnej będącej w dyspozycji dowódcy Wielkopolskiej Brygady Kawalerii. W drugim tygodniu września został zestrzelony pod Pruszkowem i odcięty od swojego oddziału. Udało mu się uniknąć niewoli i przez Rumunię dotarł do Francji. Został tam przeszkolony na myśliwcach, ale nie zdążył wziąć udziału w walkach. 27 czerwca 1940 r. przybył do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu, w połowie września 1940 r. wszedł do pierwszego składu organizowanego Dywizjonu 306. 8 grudnia 1940 r., lądując na palącym się Hurricanie, doznał bolesnych poparzeń. 19 maja 1941 r., podczas lotu nad kanałem La Manche, został zestrzelony przez niemieckie myśliwce. Uratował się skacząc na spadochronie. 23 września odznaczono go Krzyżem Walecznych. 1 marca 1942 r. został dowódcą Eskadry B w Dywizjonie 306, ale trzy tygodnie później podczas skoku ze spadochronem odniósł obrażenia, które wymagały hospitalizacji. Do tego momentu uzyskał w 306 dwa pewne zestrzelenia i jedno uszkodzenie Bf 109. 1 kwietnia został odznaczony Krzyżem Walecznych po raz drugi i trzeci. Wrócił do 306 w drugiej połowie maja 1942 r., a po tygodniu został dowódcą Eskadry B w 317 Dywizjonie Myśliwskim „Wileńskim" (został tam ściągnięty przez Stanisława Skalskiego, który od początku maja dowodził Dyonem 317). Podczas

walk nad Dieppe 19 sierpnia 1942 r. zaliczono mu zestrzelenie dwóch niemieckich bombowców. 23 sierpnia 1942 r. powrócił do Dywizjonu 306 na stanowisko dowódcy i był nim do 13 marca 1943 r. 5 października 1942 r. został odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari (nr 09632), a 10 grudnia – DFC. W okresie dowodzenia 306 uzyskał jedno zestrzelenie pewne i jedno prawdopodobne (oba – Fw 190). Po przekazaniu obowiązków dowódcy dywizjonu kpt. pil. Włodzimierzowi Karwowskiemu, był oficerem taktycznym w dowództwie Fighter Command. 4 kwietnia 1943 r. otrzymał Krzyż Walecznych po raz czwarty. Od 30 października 1943 r. do 11 maja 1944 r. Rutkowski był zastępcą dowódcy I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego (131 Airfield) w Northolt, a potem na lotniskach polowych. Następnie miał formalny przydział do Bazy Sił Powietrznych w Blackpool – w tym czasie wykonywał gościnnie loty bojowe w 61st Fighter Dywizjon 56th Fighter Group USAAF (dywizjonem tym dowodził F. Gabreski). Od czerwca do października 1944 r. służył w dowództwie 11 Grupy RAF. Od 11 października 1944 r. do 30 stycznia 1945 r. był dowódcą latającym III Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w Coltishall. W tym okresie brał udział w potwierdzonym zestrzeleniu Bf 109 (18 października) i uzyskał prawdopodobne zestrzelenie Fw 190 (7 grudnia). Od 31 stycznia do lipca 1945 r. był latającym dowódcą II Polskiego Skrzydła Myśliwskiego (133 Wing). Ukończył Wyższą Szkołę Lotniczą (wrzesień 1945 r. – kwiecień 1946 r.), po czym ponownie objął stanowisko dowódcy III Skrzydła (po Marianie Duryaszu).

Po demobilizacji pozostał w Wielkiej Brytanii, następnie wyjechał do Kanady, potem do USA. Pracował w przemyśle lotniczym i kosmicznym. Prawdopodobnie nadal mieszka w Kalifornii lub Kanadzie, choć pojawiają się informacje, że kilka lat temu zmarł.

W tym czasie do 306 przydzielono formalnie W/Cdr **M. Miimlera** z Polskiej Szkoły Myśliwskiej, który miał w Dywizjonie odnowić nawyki pilota myśliwskiego, w związku z jego przewidywanym przydziałem na stanowisko polskiego komendanta bazy Northolt.

Mieczysław Mümler

23 sierpnia 1942 r. nie było lotów bojowych, ale wieczorem F/O **E. Krzemiński** i **F/O S. Kędzierski** polecieli zestrzelić zerwany z uwięzi balon zaporowy. Następnego dnia 12 Spitfire'ów 306, prowadzonych przez S/Ldr **T. Nowierskiego,** wzięło udział w operacji Circus 208. Nie doszło do starcia z Luftwaffe i nie było strat. W następnych dniach nie wykonywano lotów, za to **27 sierpnia** odbyła się podniosła uroczystość dekoracji kilku polskich lotników odznaczeniami brytyjskimi. Wśród wyróżnionych nie było „toruniaków", ale Dyon 306 wystąpił podczas ceremonii ze sztandarem Sił Powietrznych. **28 sierpnia** Dywizjon uczestniczył w dwóch lotach bojowych - w południe przeprowadzono Circus 210, a wieczorem Rodeo 95. Obie operacje przebiegły bez wydarzeń, podobnie jak Circus 211 wykonany **29 sierpnia.**

4 września 1942 r. obchodzono drugą rocznicę powstania Dywizjonu. W tym dniu lotnisko Northolt odwiedził prezydent RP **Władysław Raczkiewicz.** Uczestniczył we Mszy Św. w intencji Dyonu 306 odprawionej w jednym z hangarów, a następnie udekorował pilotów i personel naziemny I Skrzydła Myśliwskiego (nie tylko z 306). Około południa odbył się uroczysty obiad, po czym powrócono do

Powitanie prezydenta Władysława Raczkiewicza przez poczet sztandarowy Dywizjonu 306 ze sztandarem Sił Powietrznych.

Dywizjonu JOo ze sztandarem Su Powietrznych.

normalnych zajęć. Wieczorem zorganizowano zabawę taneczną.

Początek tego miesiąca obfitował w operacje nad Francją. **3, 5, 6 i 7 września** 306, w ramach Skrzydła, uczestniczył w misjach Circus 213, 214, 215 i 217, a **8 września** - w operacji Ramrod 37. Podczas tej ostatniej ponownie doszło do walki bez udziału 306.

Msza Św. odprawiona w hangarze w Northolt 4 września 1942 r, w drugą rocznicę sformowania Dywizjonu 306. Widać jeden z pierwszych samolotów Spitfire nowej wersji - Mk IX (egzemplarz BS432 UZ-C). (z arch. Stanisława Bochniaka)

Pozostałą część miesiąca poświęcono na przeszkalanie personelu na nowe samoloty Spitfire IX. F/O **R. Malczewski** i Sgt **M. Machowiak** odeszli w tym czasie na stanowiska instruktorów do jednostek szkolnych. Po ukończeniu szkoły myśliwskiej przybył do 306 P/O **Wiesław Benoit.** Sgt **W. Weyers** odszedł do jednostki dostawczej (ferry). W ostatnich dniach września ppłk **M. Miimler** zakończył staż odświeżający w 306 i objął stanowisko polskiego komendanta Northolt.

24 **września** trzy Spitfire'y IX lecące na ćwiczebne strzelanie do celów na morzu, pilotowane przez **F/Lt J. Zulikowskiego, F/O S. Szpakowicza** i **P/O J. Jekę,** skierowano do przechwycenia Focke-Wulfów 190 w rejonie Dungeness. Podczas pościgu piloci wystrzelali całą amunicję,

*F/Lt **Józef Żulikowski,** dowódca Eskadry B, miał przydzielony do dyspozycji samolot Spitfire IX nr BS456. Literą indywidualną tego samolotu (formalnie ,,Z") przerobiono na „Z" - inicjał nazwiska pilota.*

O. Justyn Figas w otoczeniu pilotów Dywizjonu. Stoją od prawej: F/Lt Józef Gil, Sgt Arkadiusz Bondarczuk, ks. Walenty Nowacki (kapelan w Northolt), P/O Grzegorz Sologub, P/O Józef Jeka, F/O Jan Kurowski.nn, S/Ldr Kazimierz Rutkowski, O. Justyn Figas, F/O Olgierd Sobiecki, F/Sgt Witold Krupa, nn (za nim), Sgt Mieczysław Lurzyński, Sgt Zygmunt Rozworskif/). Na samolocie, od prawej: P/O Władysław Potocki, F/O Sergiusz Szpakowicz, Sgt Jan Śmigielski, F/O Antoni Krakowski, F/O Jerzy Polak.

a **P/O J. Jeka** zapędził się aż do brzegów Francji, ale Niemcy byli szybsi i nie uzyskano zwycięstw. Tego samego dnia wizytę w bazie Northolt, m. in. w Dyonie 306, złożył o. **Justyn Figas,** prowincjał franciszkanów z Buffalo i jednocześnie wpływowy działacz polonii amerykańskiej.

W końcu miesiąca Dywizjon miał odejść do Ipswich na szkolenie strzeleckie, jednak brzydka pogoda opóźniła odlot. Dopiero **1 października** samoloty przeleciały do Ipswich, ale szkolenie ostatecznie nie doszło do skutku. **2 października** osiem Spitfire'ów IX (pod dowództwem S/Ldr T. Nowierskiego, lecąc w składzie Skrzydła Biggin Hill) wykonało pierwsze zadanie Dyonu 306 na nowej wersji samolotów. Eskortowano amerykańskie B-17 w ramach operacji Circus 221. W drodze powrotnej Dywizjon został zaatakowany **i** F/O **W. Walendowski** uzyskał zestrzelenie Fw 190. W tej samej walce postrzelany został Spitfire P/O **J. Jęki** (BS459 UZ-T). Przez następny tydzień pogoda uniemożliwiała loty bojowe.

Pamiątkowe zdjęcie całego personelu latającego i naziemnego Dywizjonu 306 po wykonaniu 9 października 1942 r. setnego lotu na wymiatanie (sweep) nad okupowaną Europą, (via Wilhelm Ratuszyński)

9 października 12 Spitfire'ów IX Dyonu 306 wzięło udział w operacji Circus 224. W wyniku walki z niemieckimi myśliwcami „toruniakom" zaliczono trzy niemieckie samoloty zestrzelone na pewno, jeden prawdopodobnie i jeden uszkodzony. Dywizjon stracił jednego Spitfire'a (BS443 UZ-O), w którym zginął Sgt **M. Kordasiewicz.** S/Ldr **K. Rutkowski** (BS452 UZ-K) wylądował przymusowo w West Mailing z powodu uszkodzenia instalacji pneumatycznej. Zwycięstwa odniesione tego dnia podniosły liczbę zwycięstw zaliczonych oficjalnie pilotom polskich dywizjonów w Wielkiej Brytanii do 499 i zaczęło się nerwowe oczekiwanie na kolejne, pięćsetne zestrzelenie.

Marian Kordasiewicz

Następnego dnia Dywizjon wykonał niecodzienne zadanie: zapewniał osłonę lotniczą stadionu Wembley podczas meczu piłkarskiego Anglia : Szkocja (spotkanie, które zgromadziło 75 tysięcy kibiców, zakończyło się bezbramkowym remisem). Dwa dni później Skrzydło przeprowadziło Rodeo 101. **15 października** całe Skrzydło wykonało Circus 227.

21 października Dywizjon uczestniczył w operacji Circus 228. Po drodze w obie strony wykonywano międzylądowanie w Harrowbeer. W drodze powrotnej do Northolt w samolocie S/Ldr **K. Rutkowskiego** (BS452 UZ-K) nie uzupełniono paliwa, wskutek czego musiał on wylądować przymusowo - pilot został ranny, a samolot poważnie uszkodzony. W niektórych dokumentach Circus 228 odnotowano błędnie pod datą **23 października,** ale tego dnia w ogóle nie wykonywano lotów z powodu brzydkiej pogody. Przewlekłe mgły spowodowały, że już **do końca października** 306 nie latał operacyjnie.

Zmiany personalne **w październiku** objęły: odejście P/O **J. Hamankiewicza** do Dyonu 303, Sgt **M. Lurzynskiego** do 129 Dyonu RAF, P/O E. **Tomanka** i **F/O A. Krakowskiego** do 164 Dyonu i Sgt **J. Rogowskiego** do kanadyjskiego 403 Dyonu, przybycie P/O **Edwarda Tatarskiego,** Sgt **Edwarda Martensa,** Sgt **Gwidona Swistuna,** Sgt **Władysława Śliwińskiego** i Sgt **Jana Pomietlarza** z 58 OTU oraz powrót F/O **Z. Langhamera** po zakończeniu tury instruktorskiej w tej samej jednostce. W drugiej połowie miesiąca Dywizjon odwiedziło dwóch ważnych polityków: sir **Archibald Sinclair** - Minister Lotnictwa Wielkiej Brytanii oraz **Henry Morgenthau Jr.** - Sekretarz Skarbu USA.

Sekretarz Skarbu USA, Henry Morgenthau, Jr. (w środku, w płaszczu i kapeluszu), w otoczeniu pilotów Dywizjonu 306. Pod Śmiglem stoi G/Cpt Mieczysław Miimler, polski komendant bazy Northolt. Po drugiej strome Sekretarza Skarbu - G/Cpt A. Adnams, brytyjski komendant tej bazy.

Zygmunt Rozworski

W pierwszej dekadzie listopada nieco poprawiła się pogoda, co umożliwiło przeprowadzenie kilku operacji ofensywnych nad Francją: **2 listopada** - Rodeo 109, 6 - Ramrod 22, 8 - Circus 235, a 10 - Circus 237. Podczas Circus 235 zaginął w niewyjaśnionych okolicznościach Sgt **Z. Rozworski** (w BS432 UZ-C). Przypuszczano, że został trafiony ogniem artylerii przeciwlotniczej i zginął w Kanale La Manche. W tym czasie F/O **E. Tatarski** odszedł do Dywizjonu 317, a P/O **L. Kosmowski** powrócił z 58 OTU. **14 listopada** delegacja Dywizjonu w składzie: S/Ldr **K. Rutkowski, F/Lt K. Pniak, P/O J. Jeka,** Sgt **A. Bondarczuk** (piloci) oraz F/Sgt **J. Jankowiak,** udała się koleją do Exeteru, gdzie przekazano sztandar Sił Powietrznych do Dyonu 307 podczas obchodów święta tej jednostki. **W połowie listopada P/O H. Pietrzak,** który ukończył turę bojową, odszedł na odpoczynek - skierowano go jako pilota doświadczalnego do ośrodka badawczego sprzętu lotniczego w Boscombe Down. **17 listopada** Dywizjon uczestniczył w operacji Circus zorganizowanej pod auspicjami 10 Grupy Myśliwskiej. Następnego dnia sześć Spitfire'ów z 306 wykonało lot nad Francję. W drodze powrotnej P/O **W. Benoit** (w BS438 UZ-N) w warunkach złej widoczności wleciał w zaporę balonową koło Woolwich i zginął wskutek zderzenia z balonem.

Po kilku dniach przerwy, **22 listopada,** 14 Spitfire'ów IX Dywizjonu (w tym S/Ldr **T. Nowierski)** wraz z pozostałymi dyonami Skrzydła wykonały lot Rodeo nad Cherbourg. **26 listopada** planowano lot dwóch Spitfire'ów na Rhubarb nad Francją, ale samoloty musiały zawrócić z drogi ze względu na zbyt brzydką pogodę. Trzy dni później sytuacja powtórzyła się - ale tym razem z powodu zbyt ładnej pogody! (Loty tego rodzaju wymagały sporego pokrycia nieba chmurami dla zapewnienia elementu zaskoczenia i możliwości ukrycia się przed ostrzałem.) **30 listopada** jeden z samolotów Dywizjonu (BS431) został uszkodzony w niecodziennym wypadku - kpr. **Wojciechowski** z obsługi naziemnej wykonywał przed hangarem próbę zespołu napędowego, kiedy źle zabezpieczony samolot ruszył z miejsca. Zahaczywszy końcówką lewego skrzydła o krawędź wrót hangaru, Spitfire wykonał zakręt o 180 stopni i wtoczył się do wnętrza, zatrzymując się dopiero na ścianie. Uszkodzenia maszyny były tak poważne, że odesłano ją do zakładu remontowego.

Na przełomie listopada i grudnia doszło do kolejnych zmian personalnych. Z 1487 Flight RAF przybył Sgt H. **Szwaba,** a z 58 OTU nowo wyszkoleni myśliwcy: **P/O Władysław Szajda,** Sgt **Franciszek Tomczak** i Sgt **Antoni Kępczyński.** Z odpoczynku w ośrodku badawczym wrócił P/O **H. Pietrzak,** a jego miejsce zajął tam P/O **W. Potocki.** Powrócił do 306 P/O **K. Górniak** po pobycie w kilku jednostkach RAF. Z kolei P/O **M. Wyszkowski** i P/O **Z. Nentwich** odeszli do 195 Dyonu RAF wyposażonego w samoloty Typhoon. W pierwszych dniach grudnia odeszli kolejni piloci, którzy ukończyli tury bojowe: F/Lt **J. Żulikowski** do Polskiej Szkoły Myśliwskiej jako instruktor, a F/O E. **Krzemiński** do jednostki doświadczalnej lotnictwa myśliwskiego w Duxford. Nowym dowódcą Eskadry B został F/Lt **K. Pniak.**

Pierwsza połowa grudnia obfitowała w operacje ofensywne: **1 grudnia** - wymiatanie nad wybrzeżem Francji, 4 - Rodeo 115,5 - Rodeo 124, 6 - Circus 241, 9 - wymiatanie nad St Omer, **12** - Circus 242,**14** - Rodeo 130. Po kilkudniowej przerwie, **20 grudnia** Dywizjon brał udział w operacji Circus 244. Przez następny tydzień nie latano bojowo z powodu brzydkiej pogody.

24 grudnia po południu do bazy Northolt przybył prezydent RP, który spożył z lotnikami wieczerzę wigilijną. W oba dni świąt Bożego Narodzenia nie wykonywano żadnych lotów. W drugiej połowie miesiąca z Dywizjonu odeszli: P/O **J. Polak** do 41 Dyonu RAF i F/O **O. Sobiecki** do jednostki szkolnej (jako instruktor). Do 306 przybył po przeszkoleniu w 58 OTU P/O **Jerzy Różański,** który już za sobą loty bojowe w 112 Dyonie RAF „rekinów" w Afryce Północnej.

Zbliżał się koniec roku, a nadal nie nadchodziło upragnione przez wszystkich pilotów pięćsetne zwycięstwo polskiego lotnictwa. **29 grudnia** 12 Spitfire'ów poleciało na Rodeo nad Dunkierkę i Le Touquet, **30 grudnia** Dywizjon uczestniczył w operacji Circus 243 - nadal bez rezultatów. Wreszcie **31 grudnia 1942 r.** doszło do starcia z wrogiem podczas Rodeo 140. P/O **H. Pietrzakowi** zaliczono zwycięstwo nr 500, natomiast F/O **Z. Langhamerowi** - nr 501. Łącznie piloci 306 uzyskali dwa pewne zestrzelenia, dwa prawdopodobne i dwa uszkodzenia. Sukces został opłacony życiem dwóch

pilotów: F/Lt **J. Gila** (BS455 UZ-B) oraz **P/O L. Kosmowskiego** (EN 125 UZ-R). Zwycięstwo **Pietrzaka** zostało odnotowane w specjalnej nocie brytyjskiego Ministerstwa Lotnictwa i szeroko opisane w prasie. **H. Pietrzak** i **Z. Langhamer** zostali uroczyście odznaczeni przez prezydenta **W. Raczkiewicza.**

Po kilku dniach na nowego dowódcę Eskadry A, w miejsce poległego **J. Gila,** wyznaczono **F/Lt W. Walendowskiego.** W tym czasie na kilkumiesięczne szkolenie podchorążackie odszedł z Dywizjonu Sgt **W. Śliwiński.**

Józef Gil

Leon Kosmowski

***P/O Henryk Pietrzak** na ramionach kolegów po zestrzeleniu pięćsetnego samolotu wroga zaliczonego na konto pilotów polskich dywizjonów myśliwskich w Wielkiej Brytanii. W rzeczywistości całą serię zdjęć mających dokumentować to wydarzenie zrobił kpt. **Sarnicki,** fotograf Czołówki Filmowej Sil Powietrznych, 3 stycznia 1943 r. (z arch. Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie)*

*Prezydent **Władysław Raczkiewicz** dekoruje **Henryka Pietrzaka** i **Zdzisława Langhamera** za uzyskanie pięćsetnego i pięćset pierwszego zestrzelenia dla polskich dywizjonów w Wielkiej Brytanii.*
(z arch. Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie)

Rok 1943

W pierwszej połowie stycznia intenstywnie latano na zadania ofensywne: 2 - Circus 243,3-ranoCircus247 a po południu - Rodeo 143, 9-Circus 248, **11** -Rodeo 146, 13-Circus 249. W połowie miesiąca z 58 OTU przybyli jako uzupełnienie Sgt **Franciszek Berezowski** i **P/O Stefan Tronczyński,** wróciło też do 306 kilku jego starych pilotów: P/O **W. Potocki** (z ośrodka doświadczalnego), P/O S. **Koń** (z 65 Dyonu)

Spitfire nr BS241, którego miał do swojej dyspozycji W/Cdr ***Stefan Janus,*** *dowódca polskiego Skrzydła w Northoh, nosił pełne oznaczenia Dywizjonu 306, łącznie z oznaką dywizjonową pod wiatrochronem. Ten właśnie samolot musiał opuścić na spadochronie 26 stycznia 1943 r, kiedy dostał się do niewoli, (z arch. Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie)*

i P/O W. **Weyers** (z podchorążówki). W drugiej połowie miesiąca operacji bojowych było mniej. Doszło jednak do walk i strat. **21 stycznia** Skrzydło uczestniczyło w południe w operacji Circus 252, a po południu w Rodeo 156. Podczas drugiego lotu doszło do walki z Focke-Wulfami. Piloci Dyonu 306 zgłosili jedno zestrzelenie pewne (zweryfikowane później jako prawdopodobne), dwa prawopodobne i jedno uszkodzenie Fw 190. Circus 253 wykonany następnego dnia i Rodeo 157 przeprowadzone **23 stycznia** przebiegły bez wydarzeń. **26 stycznia** Dywizjon w składzie Skrzydła poleciał na Circus 256. Jak zwykle, z 306 leciał dowódca Skrzydła Northolt - W/Cdr **Stefan Janus.** W drodze powrotnej, już nad Kanałem La Manche, zderzyły się Spitfire'y W/O **W. Jasińskiego** (BS459 UZ-T) i W/Cdr S. **Janusa** (BS241 UZ-J). Początkowo sądzono, że obaj piloci zginęli. Wkrótce potwierdziła się wiadomość o śmierci **W. Jasińskiego,** natomiast S. **Janus** znalazł się w niewoli niemieckiej.

Wawrzyniec Jasiński

Polscy piloci myśliwscy w niewoli niemieckiej w 1943 r. Stoją od lewej: ***Bronisław Mickiewicz*** *(zestrzelony w Dyonie 315),* ***Władysław Szczęsniewski*** *(315),* ***Zbigniew Gutowski*** *(302),* ***Stefan Kolodyński*** *(303),* ***Zbigniew Kustrzyński*** *(303),* ***Witold Łokuciewski*** *(303).* ***Eugeniusz Nowakiewicz*** *(302),* ***Wacław Wilczewski*** *(316),* ***Stefan Janus, Lech Xięż,opolski*** *(542 RAF),* ***Stanisław Pietraszkiewicz*** *(315),* ***Roman Pentz*** *(306),* ***Emil Landsman (306), Czesław Daszuta*** *(306). U dołu od lewej:* ***Bernard Buchwald*** *(316),* ***Stanisław Król (74 RAF), Jerzy Zbierzchowski*** *(308) i* ***Stefan Maciejewski*** *(308). (z arch. Franciszka Kórnickiego)*

Tydzień później doszło w Dywizjonie do kolejnej tragedii, która także nie była spowodowana działaniami bojowymi. Lot Circus 257 **2 lutego** rano przebiegł spokojnie, natomiast wczesnym popołudniem P/O W. **Weyers** zginął w katastrofie oblatywanego przez siebie Spitfire'a (BS404 UZ-A). Nazajutrz Skrzydło uczestniczyło w operacji Circus 258 - Dyon 306 nie starł się z Niemcami, choć w tym samym locie zanotowali zwycięstwa myśliwcy z 315.

Wojciech Weyers

W pierwszych dniach lutego do 306 przybyli z Polskiej Szkoły Myśliwskiej P/O **Oswald Sęp-Szarzyński,** Sgt **Stefan Wójcik** i Sgt **Zbigniew Urbańczyk** (ten ostatni służył w lotnictwie myśliwskim przed wojną i latał bojowo w 112 Dyonie RAF w Afryce). W połowie miesiąca odeszła grupa doświadczonych lotników. F/Lt **K. Pniak, F/O B. Arct** i **F/Lt W. Król** (ten ostatni z Operations Room). Wyjechali oni do Afryki z Polską Ekipą Myśliwską. Na odpoczynek po zakończeniu tury bojowej odeszli: F/Lt W. **Walendowski** (do jednostki doświadczalnej w Duxford) i Sgt **W. Krupa** (do jednostki szkolnej jako instruktor). Nowym dowódcą Eskadry B został F/Lt **Z. Langhamer,** a Eskadry A - F/Lt **Zygmunt Drybański** (przydzielony z Dyonu 315).

W pierwszej połowie lutego 1943 r. 306 uczestniczył w czterech zadaniach ofensywnych: 4 - Rodeo 162, 10 - Circus 261, **13** rano i po południu - dwie części Circus 262. Wszystkie te loty przebiegły bez wydarzeń, natomiast **15 lutego** - podczas operacji Circus 266 - piloci 306 uzyskali zestrzelenie dwóch Fw 190. W następnych dwóch dniach Dywizjon wziął udział w Rodeo 170 i Circus 269 - ponownie nie doszło do walk z nieprzyjacielem. Kolejne loty bojowe miały miejsce dopiero 26 **lutego,** kiedy wykonano dwa loty (przed i po południu) na operację Circus 274. W ostatnich dniach miesiąca do 306 wrócił z 501 Dyonu RAF F/O **E. Tomanek. Na przełomie lutego**

Pożegnalne zdjęcie pilotów Dywizjonu 306, zrobione na krótko przed odejściem jednostki z Northolt w marcu ***1943*** *r. Stoją od lewej: Sgt* ***Franciszek Berezowski. F/Lt Zygmunt Drybański, Sgt Jan Pomietlarz. F/O Sergiusz Szpakowicz,*** *S/Ldr* ***Kazimierz Rutkowski*** *(trzyma w rękach porcelanową kaczkę - symbol „toruniaków"), F/O* ***Jan Kurowski, Sgt Edward Martens, F/Lt Apolinary Wiktorczyk*** *(lekarz Dywizjonu), F/O* ***Józef Jeka, P/O Stefan Tronczyński, F/O Korneliusz Górniak, P/O Jerzy Różański,*** *PIO* ***Zygmunt Jeliński. U dołu od lewej: F/O Stanisław Kędzierski,*** *F/Sgt* ***Jan Śmigielski,*** *Sgt* ***Jan Gajewski.***

i marca przebywało w 306 czasowo po kilku pilotów z Dyonu 316 w celu zapoznania się ze Spitfire'ami **IX.**

W pierwszych dniach marca 306 wykonał kilka patroli alarmowych nad wybrzeżem Anglii. **7 marca** Dywizjon uczestniczył w Rodeo 175, a 8 - w operacji Ramrod 40. Podczas drugiego lotu „toruniacy" byli świadkami wodowania w Kanale La Manche amerykańskiego bombowca B-17 uszkodzonego przez Messerschmitty. Jedna eskadra Dyonu 306 uzupełniła paliwo na najbliższym lotnisku i powróciła nad znajdujących się w wodzie rozbitków. Naprowadzono na nich wodnosamoloty i kutry ratownicze. Niestety, jak się potem okazało żaden z amerykańskich lotników nie przeżył długiego przebywania w zimnej wodzie.

10 marca 306 uczestniczył w dwóch zadaniach - wczesnym popołudniem przeprowadził Rodeo 180, a wieczorem Rodeo 182. Były to już ostatnie loty bojowe Dywizjonu „Toruńskiego" z bazy Northolt, bo w dniach **9-13 marca** Dyon 306 stopniowo zamienił się miejscami z Dyonem 316, który przybył do Northolt bez samolotów i na miejscu przezbroił się na Spitfire'y IX. Dyon 306 przeniósł się do Hutton Cranswick, gdzie przejął Spitfire'y V po 316.

11 marca F/O J. Jeka oraz F/Lt **Antoni Głowacki** z 308 przemawiali w imieniu polskich lotników na Trafalgar Sąuare w Londynie podczas festynu na zakończenie tygodnia „Wings for Victory" („Skrzydła dla zwycięstwa"), w którym uczestniczyli też uczniowie polskiej szkoły lotniczej z Brighton i orkiestra Samodzielnej Brygady Spadochronowej.

S/Ldr **K. Rutkowski** z powodu choroby nie odszedł z Northolt wraz z 306 i po kilku dniach nowym dowódcą został S/Ldr **Włodzimierz Karwowski** (dotychczas dowódca eskadry W 5to).

F/O J. Jeka przemawia do Londyńczyków, tłumnie zebranych na Trafalgar Square 11 marca 1943 r., podczas festynu z okazji tygodnia „Wings for Victory" („Skrzydła dla zwycięstwa"). (z arch. Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie)

Włodzimierz Eugeniusz KARWOWSKI

(via Malcolm Laird)

Urodził się 13 września 1912 r. w Kielcach. W 1934 r. uzyskał świadectwo dojrzałości w Gimnazjum Humanistycznym im. Stefana Żeromskiego w Kielcach. Wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Ukończył ją w 1937 r. i dostał przydział do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Od 1 stycznia 1939 r. przebywał w Wyższej Szkole Pilotażu.

Po wybuchu wojny przez Rumunię przedostał się do Francji. Znalazł się w pierwszej wybranej grupie polskich pilotów, która podjęła praktyczne szkolenie lotnicze w Montpellier. Był w składzie klucza nr 2, dowodzonego przez kpt. pil. Jana Pentza, przydzielonego do GC II/6 stacjonującej w Anglure. W walkach nad Francją zaliczono mu udział w zestrzeleniu zespołowym dwóch niemieckich samolotów. Po upadku Francji został ewakuowany do Wielkiej Brytanii. W Wielkiej Brytanii, po przeszkoleniu, dostał przydział do 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego". 18 września 1940 r. zaliczono mu zestrzelenie niemieckiego bombowca. 23 grudnia 1940 r. został odznaczony Krzyżem Walecznych po raz pierwszy, 11 lutego 1941 r. – po raz drugi. 23 listopada 1941 r. został dowódcą Eskadry B, a 27 stycznia 1942 r. – Eskadry A. Wiosną 1942 r. został oddelegowa-

ny na kurs instruktorski do Centralnej Szkoły Strzelania (Central Gunnery School) w Sutton Bridge. Następnie, od 28 czerwca 1942 r., był instruktorem pilotażu w 58 OTU w Balado Bridge. 13 grudnia 1942 r. został przydzielony do Dywizjonu 316 na stanowisko dowódcy eskadry. Od 14 marca 1943 r. do 1 stycznia 1944 r. dowodził Dyonem 306. Przeniesiony do Norholt, był oficerem strzelania powietrznego Sektora Northolt (18 Wing RAF), a od marca do czerwca 1944 r. – oficerem łącznikowym w 12 Grupie Myśliwskiej RAF. Następnie był dowódcą eskadry w 84 Group Support Unit (jednostce pomocniczej 84 Grupy Myśliwskiej 2nd TAF). 30 stycznia 1945 r. został szefem pilotażu w 61 OTU w Aston Down. Od 6 lipca 1945 r. służył w CGS w Leconfield, jako senior officer.

W 1947 r. odszedł z polskiego lotnicwa. Wyemigrował do Nowej Zelandii, gdzie prowadził farmę. Zmarł 29 maja 1978 r.

Na nowe miejsce postoju nie dotarli też Sgt A. **Bondarczuk** i Sgt **A. Kępczyński** - podczas przejazdu z Northolt **13 marca** ich samochód wpadł na słup telegraficzny i obaj trafili do szpitala. Tydzień później doszło do pierwszego wypadku lotniczego na nowym miejscu - przydarzył się on samemu dowódcy, który rozbił Spitfire'a (BL642) podczas lądowania w Kirton-in-Lindsey. **Do końca marca** nie wykonywano żadnych lotów bojowych. Przeprowadzono jedynie kilka rutynowych patroli nad morzem. Wykonywano za to dużo lotów treningowych.

W marcu przybyli z 58 OTU Sgt **Seweryn Buckiewicz,** Sgt **Wiesław Paleolog** i Sgt **Jerzy Toczyski,** a do 308 odszedł F/O S. **Koń. Na początku kwietnia** ze wszystkich dywizjonów myśliwskich przeniesiono po 2-3 pilotów do nowo formującego się Dyonu 318. Z 306 odeszli F/O **K. Górniak** i P/O **O. Sęp-Szarzyński.** W tym czasie przybyli kolejni piloci: Sgt **Zygmunt Kawnik** i Sgt **Edward Krzehlik** z jednostek szkolnych, Sgt **Karol Michalkiewicz** z 610 Dyonu i Sgt **Witold Nowoczyn** ze 130 Dyonu. **W końcu kwietnia** na stanowisko instruktora do jednostki szkolnej odszedł P/O **G. Sołogub.**

W kwietniu 306 wykonał kilka lotów ofensywnych: 4 - rano operacja Ramrod 6, wieczorem Ramrod 7, 16 - Ramrod 8, 17 - w południe Ramrod 9, po południu Ramrod 10. Poza tym prowadzono loty ćwiczebne i utrzymywano pojedyncze klucze w gotowości alarmowej na wypadek niemieckich nalotów nękających, które zdarzały się w różnych miejscach wybrzeża Anglii

Na początku maja Sgt **A. Bondarczuk** i Sgt **A. Kępczyński** wrócili z leczenia. Z jednostki doświadczalnej wrócił do latania bojowego F/O **E. Krzemiński,** a z 58 OTU przybył Sgt **Józef Walczak.**

W ciągu całego miesiąca 306 wziął udział tylko w dwóch wyprawach bojowych, w obu wspólnie z Dyonem 302. W dniu święta narodowego, **3 maja,** wykonano Ramrod 16 (celem był Amsterdam), a **24 maja** - Roadstead (IJmuiden). W dniach **29-30 maja** Dywizjon przeniósł się do Catterick, z oddziałem wydzielonym w Thornaby.

W **czerwcu** działania operacyjne 306 organiczyły się do bezowocnych patroli i startów alarmowych. W tym czasie P/O **S. Buckiewicz** odszedł do 318, a F/Sgt **A. Kępczyński** na odpoczynek do jednostki pomocniczej, natomiast do 306 przybył F/O **Kazimierz Budzik.** Niewątpliwym urozmaiceniem monotonii tego miesiąca był wygłoszony 24 **czerwca** wykład P/O **Brunona Semmerlinga** na temat: „Jak uciekłem z Francji" (ten pilot Dyonu 315 został zestrzelony nad Francją w marcu 1943 r. i w krótkim czasie wrócił do Anglii). Poza tym odbywano w tym czasie rozmaite kursy i szkolenia, trwające od kilku dni do kilku tygodni.

W lipcu Dyon 306 w dalszym ciąglu prowadził patrole nad morzem. Jedyną operacją ofensywną był Ramrod 20 wykonany **27 lipca.** W tym miesiącu wrócili do 306 F/Lt **B. Arct** i **W/O M. Machowiak** z Polskiej Ekipy Myśliwskiej z Afryki. Oprócz nich przybyli: Sgt **Eugeniusz Rembowski** z 64 Dyonu RAF, F/O **Zbigniew Zarębski** z Dyonu 303, a także pięciu pilotów po przeszkoleniu w 58 OTU: F/O **Lew Kuryłowicz, F/O Zygmunt Poraziński,** Sgt **Ryszard Zieliński,** Sgt **Bronisław Konecki** i Sgt **Mieczysław Trnobrański. Por. L. Kuryłowicz** był przedwojennym intruktorem pilotażu w „Szkole Orląt", który w 1939 r. dostał się do radzieckiej niewoli. Zdołał przetrwać gehennę w Kraju Rad i wrócił do lotnictwa. **W lipcu** odeszło z 306 dwóch pilotów: Sgt **E. Martens** do Dyonu 303, a nowo przybyły F/O **Z. Poraziński** do 318, skąd wrócił po tygodniu do Dywizjonu „Toruńskiego". **W pierwszych dniach sierpnia F/O L. Kuryłowicz** i **W/O S. Wójcik** dostali przeniesienie do Dyonu 316 do Northolt. W tym samym czasie F/Lt **B. Arct** dostał przydział do 303 na stanowisko dowódcy Eskadry.

Początek sierpnia nie przyniósł ważniejszych wydarzeń. W związku z planowanym włączeniem II Skrzydła do 2nd TAF, w dniach **9-11 sierpnia** Dyon 306 przeniesiono na południe, do Gravesend. Stamtąd w połowie miesiąca piloci odprowadzili swoje Spitfire'y VB do jednostki technicznej w Cranfield, gdzie wymieniono w nich silniki na wersję Merlin 45M, co było równoznaczne z przeróbką samolotów na wersję LF.V. Przez następnych kilka dni jednostka była w związku z tym uziemiona. **18 i 19 sierpnia** personel przeniósł się na lotnisko Friston (podległe Sektorowi Kenley) i tam, począwszy od **18 sierpnia,** zaczęto odbierać przerobione maszyny. Pełny stan sprzętowy Dywizjon osiągnął dopiero **22 sierpnia.** Do końca miesiąca prowadzono patrole nad morzem. Wykonano też dwie operacje ofensywne: Ramrod S.2 i S.6 - **25 i 27 sierpnia.** Numeracja zadań poprzedzona literą „S" była związana z prowadzonym w tym czasie, zakrojonym na dużą skalę ćwiczeniem „Starkey", będącym generalną próbą lądowania we Francji. **W drugiej połowie sierpnia** Dywizjon zasilili z 58 OTU W/O **W. Krupa** (który był tam instruktorem, na odpoczynku od latania bojowego) oraz Sgt **Stanisław Letki** (po szkoleniu). Odeszli: F/Lt **S. Szpakowicz** na stanowisko instruktora do Polskiej Szkoły Myśliwskiej, F/Lt **J. Kurowski** do Dyonu 308, a W/O **J. Śmigielski** i F/Sgt **G. Świstun** - do podchorążówki.

Na początku września Dyon 308 dołączył we Friston do 306 i tym samym całe II Skrzydło znalazło się w 11 Grupie RAF. W tym czasie „toruniacy" latali intensywnie w ramach operacji „Starkey". 2 **września** wykonano Ramrod S.24. Dwa dni później obchodzono Święto Dywizjonu, na które przybyli obaj żyjący byli dowódcy 306 - W/Cdr T. **Rolski** i S/Ldr **K. Rutkowski.** Rano 4 **września** została odprawiona uroczysta Msza Św., ale już o 8.45 dwanaście Spitfire'ów poleciało na Ramrod S.29. O 13.00 odbył się uroczysty obiad. O 18.00 miała miejsce kolejna operacja - Ramrod S.31, podczas której zauważono w morzu lotnika w dinghy. Po przekazaniu namiaru służbie ratunkowej rozbitek został podjęty z morza przez Brytyjczyków. Dzień zakończyła zabawa taneczna dla całego personelu. **7 i 8 września** wykonano kolejne loty Ramrod: odpowiednio S.38 i S.42. Podczas pierwszego z nich ponownie zauważono rozbitka w łódce ratunkowej - wysłany na wezwanie Dyonu 306 wodnosamolot Walrus podjął z morza niemieckiego marynarza. W tym czasie do Dywizjonu przybył Sgt **Franciszek Formas.**

9 września nadeszła kulminacja Operacji „Starkey" - symulowane lądowanie wojsk sprzymierzonych we Francji. W noc poprzedzającą te działania wymalowano na skrzydłach samolotów specjalne oznaczenia szybkiej identyfikacji - szerokie czarno-białe pasy od góry i od dołu (bardzo podobne do stosowanych później podczas rzeczywistej inwazji, ale pokrywające nie przykadłubową, a zewnętrzną połowę skrzydeł). 306 wykonał trzy loty ofensywne w pełnym składzie: o świcie na osłonę „floty inwazyjnej", a dwa następne aby zapewnić bezpieczeństwo powracającym statkom i barkom desantowym (które oczywiście nie wysadziły wojsk, tylko zawróciły w niewielkiej odległości od francuskiego wybrzeża). Tego dnia przeprowadzono też rutynowe patrole nad morzem. W następnych dniach nadal prowadzono intensywne loty bojowe: **13 września** Rodeo 253, a następnie kolejne operacje Ramrod: 15 - nr 220,16 - 223,18 - 230,**19** rano - 232, po południu - 233.

W dniach **20-22 września** Dywizjon przeniósł się do Heston pod Londynem. **21 września** piloci 306 przelecieli do Fairlop - miejsca stacjonowania Dyonu 302, któremu pozostawili swoje

Spitfire'y VB Dywizjonu 306 startują z Heston jesienią 1943 r. (ze zbioru Tadeusza Królikiewicza)

wysłużone Spitfire'y LF.V, zabierając w zamian jego samoloty wersji Mk V (część z nich w odmianie Mk VC). Zaraz potem 302 przeleciał na pochodzących od „toruniaków" maszynach LF.V do Northolt, gdzie przekazał je Dyonowi 316 w zamian za jego Spitfire'y IX. Wraz z przeniesieniem do Heston, II Skrzydło zostało w brytyjskiej strukturze dowodzenia połączone z I Skrzydłem jako Northolt Wing.

Od razu po przeniesieniu, **22 września** Dywizjon poleciał na Ramrod 237, nazajutrz na kolejne: rano - Ramrod 239, a po południu - 240. Przeprowadzony **24 września** poranny Ramrod 242 przebiegł bez wydarzeń, natomiast podczas popołudniowego Ramrodu 243 doszło do walki z Luftwaffe. Pilotom Dyonu 306 zaliczono w niej dwa Fw 190 prawdopodobnie zestrzelone i jednego Bf 109 uszkodzonego. Po kilkudniowej przerwie, 27 **września** rano Dywizjon poleciał na kolejną operację ofensywną - Ramrod 250, w wyniku której W/O **M. Machowiakowi** zaliczono pewne zestrzelenie, ale zginął F/Sgt **A. Bondarczuk** (w Spitfire VC EE683 UZ-V). Tego samego dnia wieczorem odbył się kolejny lot ofensywny - Ramrod 251, który przebiegł bez wydarzeń.

Arkadiusz Bondarczuk

W końcu września z Dywizjonu odeszli dwaj piloci: W/O **Z. Urbańczyk** (do lotnictwa pomocniczego) i Sgt **R. Zieliński** (ze względów zdrowotnych).

Władysław Potocki przesiada film z fotokarabinu.

Pierwsza dekada października była kolejnym okresem wzmożonych działań - w ciągu tygodnia odbyły się cztery loty ofensywne: 3 - rano Ramrod 257, po południu 259, **8** - 264 i **9** - 266. **12 października** nastąpiła formalna reorganizacja polskich jednostek, w związku z włączeniem ich w skład 2nd TAF. II Skrzydło, w skład którego wchodził Dyon 306, dostało w strukturze RAF nazwę 133 Airfield (w polskiej nomenklaturze 133 Polowy Port Lotniczy), a nadrzędne wobec niego Northolt Wing przemianowano formalnie na 18 Wing. W drugiej połowie miesiąca liczba lotów bojowych znacznie spadła - odbyły się tylko dwa Ramrody: **18 października** - 272 i **24** - 283. Podczas tego drugiego F/O **W. Potocki** ostrzelał z dużej odległości Fw 190, ale nie dostrzegł trafień, więc nie rościł sobie pretensji do zwycięstwa. Po wywołaniu filmu z jego fotokarabinu okazało się, że Focke-Wulf został trafiony w skrzydło, w związku z czym zaliczono **Potockiemu** uszkodzenie nieprzyjacielskiego myśliwca.

W tym czasie doszło do kolejnych zmian w personelu. Odeszli: F/Lt **E. Krzemiński** (do 317), F/Lt **Z. Zarębski** (do lotnictwa pomocniczego, z którego wkrótce przeniósł się do lotnictwa bombowego, gdzie w 1945 poległ w Dywizjonie 300), Sgt **J. Walczak** (do lotnictwa szkolnego) i Sgt J. **Toczyski** (na leczenie). Przybyli natomiast: F/O **G. Sołogub** (powrócił z OTU, gdzie był instruktorem) i F/O **Karol Marschall (z** 308). **W pierwszych dniach listopada** z Dyonu 303 przybył Sgt J. **Czeżowski.**

Tak jak w poprzednich miesiącach, **pierwsza dekada listopada** obfitowała w działania. **3 listopada** 306 wziął udział w operacji Ramrod 289, podczas której doszło do starcia z Niemcami, ale nie zanotowano zwycięstw ani strat. Kolejne loty Ramrod wykonywano: **5 listopada** - około południa 291 A, po południu 292, 7 - 297, 10 - około południa 307, po południu 308, 11 - 311.

Potem nastąpił okres mglistej i pochmurnej pogody, w związku czym przez następny tydzień nie latano operacyjnie. W tym czasie F/O **R. Budrewicz** odszedł na stanowisko instruktora do 61 OTU.

Kolejny Ramrod – nr 316 – Dyon 306 wykonał **19 listopada**. Następne operacje przeprowadzano co kilka dni: **23** – 325, **25** – rano 330, po południu 333, **26** – 336, **29** – 339, **1 grudnia** – 343, **4** – 348, **5** – 351. Podczas startu do Ramrodu 336 samolot F/Sgt **J. Pomietlarza** (AB374 UZ-T) na skutek awarii podwozia uderzył w stojące na ziemi samoloty innych jednostek, uszkadzając trzy z nich. Spitfire rozbił się doszczętnie, ale pilot wyszedł bez obrażeń. W ostatnim listopadowym locie – Ramrod 339 – doszło do starcia, w którym F/O **W. Szajda** uzyskał zestrzelenie Fw 190. Po tygodniowej przerwie, **13 grudnia** Dywizjon wykonał lot Ramrod 363 i była to ostatnia operacja bojowa 306 w 1944 r. Doszło podczas niej do starcia z niemieckimi myśliwcami, w którym nie zgłoszono zwycięstw, natomiast jeden Spitfire z 306 (AD576 UZ-Q) został postrzelany przez Focke-Wulfa.

W drugiej dekadzie miesiąca do 306 przybyli: F/O **Antoni Węgrzyn** i P/O **Czesław Oberdak** z Polskiej Szkoły Myśliwskiej oraz Sgt **Stanisław Rudowski** z Dyonu 315. W dniach **18-19 grudnia** 306 przeniósł się na lotnisko Llanbedr w Walii. Odbyło się tam szkolenie ogniowe dywizjonów II Skrzydła. **28 grudnia** F/O **K. Marschall** musiał wylądować przymusowo w polu z powodu awarii silnika. Pilot został ranny, na szczęście niegroźnie, a samolot (BL905 UZ-T) uległ doszczętnemu rozbiciu.

Powrót Dywizjonu do Heston nastąpił w dniach **30 grudnia 1943 r.-1 stycznia 1944 r.**

Karol Marschall (z arch. Edwarda Jaworskiego)

Rok 1944

Z początkiem stycznia 1944 r. S/Ldr **W. Karwowski** odszedł na stanowisko Oficera Strzeleckiego Sektora Northolt, a nowym dowódcą 306 został S/Ldr **Stanisław Łapka**.

Stanisław ŁAPKA

Urodził się 15 sierpnia 1915 r. w miejscowości Borzymy, późniejsze woj. warszawskie. Gimnazjum ukończył w roku 1935, w Świeciu nad Wisłą. Wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, 15 października 1938 r. został promowany w XI promocji. Po zaliczeniu Kursu Wyższego Pilotażu pełnił obowiązki instruktora pilotażu w Szkole Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Krośnie.

We wrześniu 1939 r. przedostał się do Rumunii, a z Rumunii – do Francji. Jednym z pierwszych transportów odesłano go do Wielkiej Brytanii. W Wielkiej Brytanii, po przeszkoleniu, został w połowie lipca 1940 r. przydzielony do formowanego 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego". 15 września 1940 r. uczestniczył w zestrzeleniu Do 17, sam jednak musiał wyskoczyć na spadochronie. 10 września 1941 r. dostał Krzyż Walecznych. Od 7 stycznia 1942 r. dowodził Eskadrą B. 5 maja 1942 r. uhonorowany został Krzyżem Walecznych po raz drugi, a 21 czerwca tego samego roku został dowódcą Eskadry A. 26 sierpnia 1942 r. objął dowództwo Dywizjonu 302 i dowodził nim do końca kwietnia 1943 r. 7 września 1942 r. uszkodził samolot Fw 190. 29 maja 1943 r. został oficerem łącznikowym w 11 Grupie Myśliwskiej. W tym samym dniu odznaczony został Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 08358, a 20 sierpnia 1943 r. – Krzyżem Walecznych po raz trzeci. Pod koniec 1943 r. został przydzielony na krótko do Dywizjonu 316, a 1 stycznia 1944 r. objął dowodzenie Dywizjonem 306. 7 czerwca 1944 r. zestrzelił samolot Bf 109, ale sam również został zestrzelony (na Mustangu III FZ156 UZ-M) i uznany za zaginionego. Wrócił do Wielkiej Brytanii 26 sierpnia 1944 r. Po weryfikacji, którą rutynowo przechodzili wszyscy lotnicy jakim udało się powrócić po zestrzeleniu za frontem, dostał przydział do Dowództwa Lotnictwa Myśliwskiego RAF, gdzie był oficerem taktycznym (S/Ldr Tactics). 17 września 1945 r. został oddelegowany na kurs do Wyższej Szkoły Lotniczej. Po ukończeniu kursu pozostał w WSL – pełnił w szkole funkcje administracyjne. Od kwietnia 1946 r. miał przydział do dowództwa III Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w bazie RAF Hethel.

Po demobilizacji osiedlił się w Wielkiej Brytanii. Zmarł 19 sierpnia 1978 r. w Ipswich.

4 stycznia rano Dywizjon uczestniczył w operacji Ramrod 418, a po południu - 422. **7 stycznia** przeprowadzono Ramrod 431. W ciągu następnych dwóch tygodni wykonano tylko jedną operację: **14 stycznia** - Ramrod 453. Tego popołudnia Dywizjon poleciał do Ford w ramach przygoto-

wań do kolejnej operacji. Planowane zadanie zostało jednak odwołane z powodu mgły, która przez kolejne dwa dni uniemożliwiła również powrót do Heston. Pogoda poprawiła się w trzeciej dekadzie miesiąca, tak że Dywizjon wykonał w tym czasie siedem lotów Ramrod nad okupowaną Europę: **21 stycznia** - 467, **23** - 472, **24** - 475, **25** - 478, **26** - 486, **29** - 493 i **30** - 497. Podczas pierwszego z nich F/Lt **Z. Drybański** uszkodził Me 210, a podczas drugiego F/O **S. Tronczyńskiemu** zaliczono zestrzelenie Fw 190. Pozostałe misje przebiegły bez wydarzeń.

W styczniu przybyli do Dywizjonu dwaj nowo wyszkoleni piloci: F/Sgt **Kazimierz Osieleniec** i F/Sgt **Włodzimierz Mrozowski.** Odeszli, po ukończeniu tur bojowych, F/Lt **S. Kędzierski** (na stanowisko instruktora w jednostce szkolnej), F/Lt **G. Sołogub** i **F/Lt K. Budzik** (obaj do Blackpool). F/Sgt **E. Rembowski** został przeniesiony do jednostki nieoperacyjnej.

W lutym Dywizjon uczestniczył w 16 operacjach Ramrod: **3 lutego** - 505, **5** - 517, **6** - 526, **8** - 529, **9** - rano 533, po południu 537, 10 - 538, 11 - 544, 14 - 552, 15 - rano 556, po południu 560, 20 - 569, 25 - ok. południa 589, po południu 593, 28 - 597, 29 - 602. W tym czasie nie zanotowano ani zwycięstw, ani strat bojowych. W końcu lutego F/Lt **Z. Langhamer** ukończył turę bojową i rozpoczął studia w Wyższej Szkole Lotniczej. Na zwolnione przez niego stanowisko dowódcy Eskadry B przydzielono F/Lt **K. Spornego** z 61 OTU. Poza nim w ciągu miesiąca do Dywizjonu przybyli: F/O **Andrzej Beyer** z Dyonu 309, F/O **Janusz Bzowski** z Blackpool i P/O **Lech Łaszkiewicz** po ukończeniu szkolenia w 61 OTU.

23 lutego F/O W. Potocki i F/O **W. Szajda** zostali oddelegowani na staż do 122 Airfield RAF (mającego w składzie 19,65 i 122 Dyon) wyposażonego w samoloty Mustang **III.** Odbyli tam przeszkolenie na tych samolotach w warunkach operacyjnych **i na początku marca** obaj powrócili do 306.

W marcu latano mniej intensywnie. W pierwszej połowie miesiąca „toruniacy" uczestniczyli tylko w czterech operacjach ofensywnych: **2 marca** - Ramrod 612,5- 628, 7 - 636 i 11 - 647. W tym okresie wrócili do Dyonu P/O **G. Swistun** i **P/O J. Śmigielski** (obaj z 315), natomiast F/Sgt **J. Gajewski** odszedł na stanowisko instruktora do 61 OTU, a Sgt **B. Konecki** do 16 SFTS. 15 **marca** Dywizjon przeleciał do Llanbedr na szkolenie ogniowe i w bombardowaniu z lotu nurkowego. **20 marca** 306 powrócił do Heston, a 26 jego piloci rozpoczęli loty ćwiczebne na samolotach Mustang **III. 30 marca F/O A. Węgrzyn** miał wątpliwy przywilej być pierwszym polskim lotnikiem, któremu przydarzył się wypadek na samolocie tego typu (nr FX992), na szczęście obyło się bez ofiar.

1 kwietnia Skrzydło przeniosło się z Heston na polowe lotnisko Coolham, gdzie rozpoczęto intensywne przeszkalanie na Mustangi. Tutaj dołączył do Polaków 129 Dywizjon RAF. Stopniowo odstawiano wysłużone Spitfire'y do składnic sprzętu RAF i odbierano w zamian nowe myśliwce.

Jeden z nowych Mustangów ///, nr FZ1S0. Na samolocie z literą L przeważnie latał S/Ldr ***Stanisław Łapka.*** *(z archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie)*

Podczas jednego z takich lotów, **4 kwietnia,** w makabrycznym wypadku zginął F/Lt **W. Szajda.** Tuż po starcie z Aston Down był on zmuszony wylądować przymusowo w polu. Uszkodzony samolot (nr FX881) zaczął płonąć, a pilot nie był w stanie wydostać się z kabiny z powodu zakleszczenia nóg w uszkodzonym samolocie. Mimo natychmiastowego przybycia straży pożarnej ognia nie udało się ugasić. Lekarz z bazy Aston Down próbował pomóc uwięzionemu lotnikowi, uciekając się ostatecznie do próby amputacji stóp. W końcu sam stracił przytomność w żarze pożaru. Ocucony, widząc beznadziejność sytuacji, zaaplikował pilotowi dużą dawkę morfiny, aby oszczędzić mu cierpień śmierci w płomieniach. Świadkiem tych wydarzeń był F/O A. **Beyer,** który razem z W. **Szajdą** poleciał do Aston Down.

Władysław Szajda

21 kwietnia podczas lotu ćwiczebnego na Mustangu (FB100 UZ-P) zginął w Coolham Sgt **K. Osieleniec.**

Był to już drugi wypadek śmiertelny przed upływem miesiąca od rozpoczęcia przezbrojenia na nowe samoloty. Nie wróżyło to dobrze na przyszłość i z pewnością podkopało zaufanie pilotów do Mustangów. Dość przypomnieć, że w ciągu 10 miesięcy używania Hurricane'ów zdarzyły się tylko dwa wypadki śmiertelne, a w ciągu 34 miesięcy służby Spitfire'ów takich wypadków było jedynie pięć. Co prawda wypadek Sgt Osieleńca można było złożyć na karb błędów pilota (mało doświadczonego w pilotażu jednosilnikowych myśliwców) i nieszczęśliwego zbiegu innych okoliczności. F/Lt W. Szajda miał jednak spore doświadczenie i był jednym z dwóch pierwszych „toruniaków" przeszkolonych na Mustangi. Dlatego nasuwał się wniosek, że kraksa jego samolotu była wynikiem usterki, a śmierć pilota – rezultatem słabej przydatności Mustanga do lądowań przymusowych w przygodnym terenie. Duże znaczenie miał też fakt, że W. Szajda był bardzo lubiany, a jego okrutna śmierć na oczach bezsilnego kolegi szczególnie wstrząsnęła Dywizjonem. Właśnie ten brak zaufania do nowych samolotów (w przeważającej większości fabrycznie nowych) należy uznać za wyjaśnienie, dlaczego w ciągu pierwszego miesiąca działań bojowych na Mustangach w 306 aż szesnaście(!) razy piloci (pojedynczo, lub po kilku) zawracali w drodze do celu z powodu różnych drobnych usterek. Liczba takich przypadków gwałtownie spadła, kiedy 306 zaczął odnosić na swych amerykańskich myśliwcach spektakularne sukcesy w walce z Luftwaffe.

W kwietniu z Dyonu 306 odeszli: F/Lt **Z. Drybański** (dowódca Eskadry A) i W/O **M. Machowiak** (obaj do Blackpool) oraz F/O **A. Węgrzyn** (do Dyonu 317). Nowym dowódcą Eskadry A został F/Lt **W. Potocki.** Powrócił F/Lt **G. Sołogub,** a z **1** Skrzydła przybył F/O **Marian Wędzik. W maju** odeszli: F/O **Z. Porazinski** (do Dyonu 309), F/Lt **E. Tomanek** i F/Sgt W. **Nowoczyn** (na miesiąc do jednostki pomocniczej), Sgt **F. Berezowski** i Sgt **E. Krzehlik** (do szkoły podchorążych) oraz Sgt **F. Tomczak** (na leczenie). Po okresie odpoczynku w OTU wrócił do Dywizjonu F/Lt **R. Budrewicz.** Ponadto przybyli: **F/Lt** F/Lt **Jan Siekierski** i **Bolesław Gęca** (obaj z Dyonu 316, również wyposażonego w samoloty Mustang), F/O **C. Jaworowski** (z 504 Dywizjonu RAF) i F/O **T. Turek** (z jednostki szkolnej, gdzie był instruktorem). W końcu kwietnia 133 Skrzydło wizytował Dowódca Sił Powietrznych,

b/Lar Stanisław Łapka zaznajamia gen. M. Iżyckiego z kabiną Mustanga. (z archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie)

fcen **laieusz izycKl.**

Pierwszy lot bojowy Dyonu 306 na Mustangach - Ramrod 806 - odbył się **29 kwietnia. Do końca maja** Dywizjon brał udział w 25 operacjach ofensywnych. Większość z nich stanowiły loty Ramrod na eskortę bombowców lub na samodzielne bombardowanie z lotu nurkowego. Prowadzono też wymiatania myśliwskie (Rodeo) i loty na atakowanie celów naziemnych (Ranger). Podczas zadania Ranger **18 maja** uzyskano pierwsze zwycięstwo na Mustangach: czterosamolotowy klucz wspólnymi siłami zestrzelił Heinkla 111. 24 **maja** Dywizjon poniósł pierwsze straty na Mustangach spowodowane działaniem nieprzyjaciela. Na szczęście nie były poważne, jedynie dwa Mustangi zostały celnie ostrzelane przez artylerię przeciwlotniczą (jeden uszkodzony lekko, drugi poważniej, ale żaden z pilotów nie został ranny).

Naczelny Wódz Sil Zbrojnych, gen. ***Kazimierz Sosnkowski,*** *rozmawia z F/Lt* ***Januszem Marciniakiem*** *z Dywizjonu 315. W głębi S/Ldr* ***S. Łapka*** *- dowódca 306. Po jego zestrzeleniu to właśnie* ***Marciniak*** *został następnym dowódcą „toruniaków".*

26 maja do 133 Skrzydła przybył z wizytą Naczelny Wódz, gen. **Kazimierz Sosnkowski,** który udekorował W/Cdr **Stanisława Skalskiego** Złotym Krzyżem (IV ki.) Orderu Virtuti Militari. Generał spotkał się z personelem dywizjonów, m. in. z „toruniakami".

Czesław Oberdak

30 maja, podczas Ramrodu 947, F/O C. **Oberdak** z powodu awarii silnika wylądował przymusowo koło Zwolle i został uznany za zaginionego. Niestety, po wojnie nie odnalazł się. Najprawdopodobniej ukrywał się u Holendrów, został schwytany i zamordowany przez Niemców.

W ciągu pierwszych trzech dni czerwca 306 wykonał dwa loty Ramrod i jeden Ranger, wszystkie przebiegły bez wydarzeń. Później nie latano aż do dnia inwazji. W przeddzień planowanego lądowania wojsk alianc-

Mustang III UZ-V, z pełnymi oznaczeniami inwazyjnymi, oczekuje na podwieszenie bomb.

Podstawowym zadaniem wykonywanym w tym okresie przez Mustangi Skrzydła było atakowanie celów naziemnych na bezpośrednim zapleczu frontu przy- użyciu bomb i broni lufowej. 8 **czerwca** Dywizjon dwukrotnie startował na Ramrod 982. Z pierwszego wylotu nie wrócił F/Lt **R. Budrewicz** (FZ197 UZ-W), którego uznano za zaginionego.

W pierwszej dekadzie czerwca do Dywizjonu przybyli z odpoczynku w jednostkach pomocniczych: F/Lt **Jan Wisiorek, F/O Czesław Gierycz, W/O Jan Rogowski** (weteran Bitwy o Anglię, nie spokrewniony z pilotem o tym samym imieniu i nazwisku, który wcześniej służył w 306) i W/O **Erwin Loska.**

*Od czerwca 1944 r. do sierpnia 1945 r. służył w 306 Sgl **Jan Rogowski** (ur. 16 sierpnia 1917 r., nr służbowy RAF 780965), weteran Bitwy o Anglię w szeregach Dyonu 303 - drugi pilot o tym samym imieniu i nazwisku w historii Dywizjonu 306.*

Po jednodniowej przerwie, **10 czerwca** Dywizjon wykonał cztery zadania, każde w sile jednego klucza, na atakowanie napotkanych celów naziemnych. Podczas pierwszego lotu F/Lt **E. Tomanek** (FX994 UZ-N) został zestrzelony i uznano go za zaginionego. Kolejne loty bojowe, wykonywane ponownie pojedynczymi kluczami, miały miejsce **12 czerwca.** Tego dnia wrócił zaginiony 8 czerwca F/Lt **R. Budrewicz.** Jak się okazało, opuścił samolot ze spadochronem po alianckiej stronie frontu i po krótkim pobycie na przyczółku wrócił do Anglii. **13 czerwca** był kolejnym dniem przerwy w lotach bojowych. Tego dnia powitano z radością F/Lt E. **Tomanka,** który wylądował szczęśliwie wśród alianckich wojsk na przyczółku w Normandii i po dwóch dniach wrócił do jednostki. 14 **czerwca** 306 wykonał dwa zadania bojowe nad obszarem walk, a w następnych dwóch dniach - po jednej operacji. **17 czerwca** był dniem intensywnych działań - przeprowadzono łącznie cztery loty na Ramrod 1012. Podczas ostatniego z nich, około 22.00, Dyon 306 stoczył walkę z Fw 190 i zaliczono mu zestrzelenie dwóch z nich. **18 czerwca** w składzie całego Skrzydła Dywizjon uczestniczył w operacji Ramrod 1015. Po kolejnym dniu przerwy, **20 czerwca** przeprowadzono cztery loty bojowe, w tym trzy dwoma kluczami i jeden całym dywizjonem. Następnego dnia wykonano jedno zadanie - Ramrod 1027 - w sile całego dywizjonu. Nie napotkano wrogich samolotów, ale samolot F/Sgt **W. Mrozowskiego** (FZ144 UZ-F) został trafiony przez artylerię przeciwlotniczą. Pilot wyskoczył na spadochronie i uznano za zaginionego.

F/Sgt Włodzimierz Mrozowski został zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą 21 czerwca w pobliżu Chateaudun. Wyskoczywszy na spadochronie, zaczął samotną wędrówkę w stronę linii frontu. Dopiero po kilku dniach zwrócił się o pomoc do Francuzów. W tym czasie organizacje podziemne nie podejmowały prób przerzucania lotników przez linię frontu, uznając to za zbyt ryzykowne. Spodziewano się rychłego nadejścia wojsk alianckich, w związku z czym normalna procedura polegała na zadekowaniu na wsi i oczekiwaniu na wyzwolenie. Początkowo F/Sgt Mrozowski został ukryty we wsi Percy-en-Auge, w domu rodziny Lemarechal, gdzie spędził następny miesiąc. Aby nie siedzieć bezczynnie nauczył się szewskiego fachu i naprawiał buty – łącznie zreperował około 120 par! Rankiem 24 lipca Percy-en-Auge zostało omyłkowo zbombardowane przez amerykańskie bombowce atakujące pobliskie zgrupowanie wojsk niemieckich. W nalocie zniszczony został dom, w którym ukrywał się lotnik. Zginęła pani Lemarechal, a córka gospodarzy została ciężko ranna. Kilka dni później Mrozowskiego przeniesiono do innej wsi, do rodziny Regnout. 10 sierpnia, kiedy rodzina wracała z pola wozem pełnym siana, została ostrzelana przez parę Spitfire'ów. Zginął syn państwa Regnout, a ich córka została ciężko ranna. Mimo tych tragedii, zawinionych przez jego towarzyszy broni, francuscy gospodarze nie przestali ukrywać lotnika. 19 sierpnia Polaka odstawiono do miejscowości St Martin de Presnay, w której były już oddziały brytyjskiej 7 Dywizji Pancernej „Szczurów Pustyni". F/Sgt Mrozowski został następnie poddany rutynowym drobiazgowym badaniom przez brytyjski kontrwywiad, a kilka miesięcy później wrócił do swojej jednostki.

22 czerwca wykonano jeden lot całym dywizjonem, a wieczorem 306 przeniósł się na lotnisko Holmesley South. **23 czerwca,** podczas jedynego zadania tego dnia, doszło do walki z wrogimi myśliwcami, które zaatakowały w chwili, gdy dwa klucze Mustangów wykonywały atak bombowy. Z lotu tego nie powróciło pięciu pilotów. S/Ldr **J. Marciniak** (FX970 UZ-C) poległ. F/Lt **R. Budrewicz** (FZ163 UZ-X) i F/Lt **E. Tomanek** (FX873 UZ-T) nie mieli tyle szczęścia co dwa tygodnie wcześniej i obaj trafili do niewoli. F/Sgt **K. Michałkiewicz** (FB196 UZ-Q) wkrótce wrócił do Anglii. F/Lt **W. Potocki**

Ryszard Budrewicz

(FB168 UZ-H) wylądował przymusowo na przyczółku i tego samego dnia wrócił do Dywizjonu. Pilotom 306 zaliczono siedem niemieckich samolotów jako zestrzelone i dwa jako uszkodzone. Nazajutrz, w południowym locie, ponownie doszło do starcia z Luftwaffe - tym razem Dywizjon nie poniósł strat, uzyskując jedno pewne zestrzelenie i dwa uszkodzenia niemieckich myśliwców. W tej samej walce zwycięstwa odnieśli też inni piloci polskiego Skrzydła. Po południu odbył się kolejny lot, który przebiegł bez wydarzeń - podobnie jak dwa zadania wykonane **25 czerwca.** Nazajutrz nie latano, a do jednostki przybył nowy dowódca - S/Ldr **Paweł Niemiec,** doświadczony oficer, który do tego momentu dowodził Dywizjonem 316 (również latającym na Mustangach). Był to jedyny przypadek w ciągu wojny, kiedy na dowódcę polskiego dywizjonu myśliwskiego w pierwszej linii działań wyznaczono oficera pełniącego ówcześnie taką samą funkcję w innej jednostce. Można przypuszczać, że miało to związek z pogorszeniem nastrojów w 306 pod wpływem poniesionych niedawno strat. Bolesna była zwłaszcza utrata w walce kolejnego dowódcy - do tego momentu aż sześciu z nich nie powróciło z lotów bojowych, jeden został ranny w wypadku, a tylko czterech odeszło z Dywizjonu w ramach normalnej rotacji kadr!

*F/Lt **Kazimierz Sporny** (na pierwszym planie) uzyskał zestrzelenie Bf 109 24 czerwca 1944 r., a F/Sgt **Jan Pomietlarz** (w głębi) - dzień wcześniej.*

Paweł NIEMIEC

(z arch. Stanisława Bochniaka)

Urodził się 25 listopada 1913 r. w Cieszynie. Wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. 15 sierpnia 1936 r. promowano go na ppor. pilota myśliwskiego (IX promocja). Służył w 123 Eskadrze Myśliwskiej w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie, a od 1938 r. w SPL.

We wrześniu 1939 r. wraz z grupą podchorążych ewakuował się do Rumunii, a następnie do Francji. W styczniu 1940 r. przybył do Wielkiej Brytanii. Odbył przeszkolenie na sprzęcie brytyjskim, m. in. w 6 OTU. 1 września 1940 r. dostał przydział do 17 Dywizjonu RAF w Tangmere i służył w nim do lutego 1941 r. W tym okresie uzyskał pewne zestrzelenie jednego niemieckiego samolotu samodzielnie i drugiego zespołowo, a także uszkodzenie dwóch niemieckich samolotów (jednego samodzielnie i jednego zespołowo). 26 lutego 1941 r. został przeniesiony do 317 Dywizjonu Myśliwskiego „Wileńskiego", gdzie latał w Eskadrze B. 2 czerwca 1941 r. wraz z Sgt T. Baranowskim zestrzelił pierwszy samolot niemiecki zaliczony tej jednostce. 1 kwietnia 1941 r. został odznaczony Krzyżem Walecznych po raz pierwszy, a 10 września 1941 r. – po raz drugi. W drugiej połowie tegoż roku był na odpoczynku, służył w naziemnym stanowisku dowodzenia (Operations Room) Dyonu 317. 1 marca 1942 r. został dowódcą Eskadry A w Dywizjonie 317, ale 15 tego miesiąca został ranny w wypadku. Po wyleczeniu, pod koniec sierpnia 1942 r. ponownie objął w 317 dowództwo Eskadry, tym razem B. 5 marca 1943 r. dostał przydział na stanowisko dowódcy Dywizjonu 308. Dowodził nim do 15 maja 1943 r., po czym został przydzielny do dowództwa bazy RAF Heston, gdzie stacjonowało II Polskie Skrzydło Myśliwskie. Od czerwca do sierpnia 1943 r. był instruktorem taktyki lotnictwa myśliwskiego w Dywizjonie 309. Na początku sierpnia został przydzielony do 316 Dywizjonu Myśliwskiego „Warszawskiego", po czym od 15 września 1943 r. do 26 czerwca 1944 r. był jego dowódcą. 20 października 1943 r. odznaczony został Krzyżem Walecznych po raz trzeci. 27 czerwca 1944 r. został dowódcą Dywizjonu 306 i dowodził nim do 24 wrze-

śnia 1944 r. W lipcu uzyskał jedno zespołowe zestrzelenie V1. Po przekazaniu obowiązków nowemu dowódcy, przeszedł do Dowództwa Sił Powietrznych i został oficerem łącznikowym w 13 Grupie Myśliwskiej RAF. 11 marca 1945 r. odszedł na kurs do Szkoły Wsparcia Lotniczego (School of Air Support) w Old Sarum. Od 18 kwietnia do 9 maja 1945 r. był dowódcą 84 Group Support Unit (jednostki obsługowej 84 Grupy RAF). 17 maja 1945 r. został dowódcą 317 Dywizjonu. 1 czerwca 1945 r. został odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 11062. 12 października 1945 r. ponownie został dowódcą 316 Dywizjonu i pełnił tę funkcję do rozwiązania jednostki. Podczas swej lotniczej służby, jako jedyny oficer Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, dowodził czterema różnymi dywizjonami myśliwskimi, w tym dwukrotnie Dywizjonem 316.

W grudniu 1946 r. odszedł z polskiego lotnictwa, wyjechał do Argentyny. Zmarł 11 maja 1985 r. w Buenos Aires.

Dla uzupełnienia strat, do Dywizjonu przydzielono w tym czasie pięciu nowych pilotów. P/O **Kazimierz Wacnik, P/O Feliks Migoś, P/O Egon Zygmund** i F/Sgt **Józef Zalenski** mieli już za sobą służbę w dywizjonach myśliwskich i przeszli najpierw kilkudniowe przeszkolenie na Mustangach w Dyonie 316. F/Sgt **Jan Zaworski** przybył do 306 bezpośrednio po ukończeniu szkolenia na pilota myśliwskiego. Równocześnie F/O **H. Pietrzak** odszedł do Dyonu 315 na stanowisko dowódcy eskadry.

27 **czerwca** rano Dywizjon przeleciał z Holmesley South do Ford i z nowego lotniska wykonał dwa loty bojowe. Nazajutrz brzydka pogoda uniemożliwiła loty bojowe. **W ciągu dwóch ostatnich dni czerwca** wykonano jeszcze trzy loty w sile dywizjonu. Potem znowu pogoda uniemożliwiła loty nad Francję, które wznowiono dopiero **3 lipca** wieczorem. Do końca pierwszego tygodnia tego miesiąca Dywizjon przeprowadził ogółem siedem lotów w pełnej sile.

Dalsze loty nad Francję na bezpośrednie wsparcie wojsk lądowych zostały zawieszone ze względu na decyzję skierowania całego Skrzydła do zwalczania bezpilotowych pocisków VI. W związku z tym Skrzydło przesunięto do Brenzett - Dyon 306 przeniósł się tam w dniach **8-9 lipca.** Równocześnie odeszli: F/Lt **G. Sołogub** do Dyonu 302 i F/O C. **Jaworowski** na odpoczynek do jednostki pomocniczej. F/Lt **J. Siekierski** został nowym dowódcą Eskadry B po F/Lt **K. Spornym.** W działaniach przeciwko VI kluczowe znaczenie miała prędkość maksymalna samolotów. Z tego powodu wprowadzano pewne ulepszenia techniczne i zaczęto stosować paliwo o wyższej liczbie oktanowej. Z samolotów usunięto czarno-białe pasy inwazyjne, aby uzyskać jak najgładszą powierzchnię płatowca.

Loty na zwalczanie VI, rozpoczęte **10 lipca,** stanowiły podstawowe zadanie bojowe Dywizjonu aż do końca sierpnia. Mimo, że zadanie to wykonywano nad własnym terytorium i nie dochodziło do starć z nieprzyjacielem, dywizjon nie uniknął strat. Wskutek omyłkowego ognia własnej artylerii przeciwlotniczej zginął **29 lipca P/O Egon Zygmund** (FB241 UZ-Q). Z powodu omyłkowego trafienia lub uderzenia odłamkami eksplodujących VI, uszkodzone zostały samoloty P/O **Z. Kawnika** (FB350 UZ-P **20 lipca),** F/Sgt **J. Zaworskiego** (FZ196 UZD **4 sierpnia),** F/Sgt **S. Rudowskiego** (FB380 UZ-F **16 sierpnia)** i F/Lt **W. Klawe** (UZ-U **23 sierpnia).** Jeszcze jedną stratę od VI Dywizjon poniósł na ziemi. Kiedy F/Lt **Z. Jeliński,** korzystając z przepustki, odwiedził żonę i córeczkę w podlondyńskim Heston, w ich dom uderzyła bomba. Z całej trójki przeżył tylko pilot, który wskutek obrażeń i wstrząsu nie powrócił już do latania bojowego.

W sierpniu Dywizjon zasiliło spore grono nowych pilotów: F/Lt **Mieczysław Gorzula,** F/Lt **Włodzimierz Klawe** i F/Lt **Bruno Kudrewicz** przybyli do 306 po odpoczynku, a F/O **Leszek Grzybowski,** P/O **Stanisław Chrapkiewicz, P/O Czesław Hryniewiecki,** F/Sgt **Eugeniusz Dowgalski,** F/Sgt **Tadeusz Kołoszczyk,** F/Sgt **Zbigniew Bezwukło,** Sgt **Jan Szostakowski,** Sgt **Andrzej Grodyński,** Sgt **Edward Hanka** i Sgt **Józef Połczyński** przybyli po ukończeniu szkolenia. Ponadto wrócił do Dywizjonu F/Sgt **K. Michałkiewicz** po wykurowaniu obrażeń odniesionych 23 **czerwca.** W tym czasie z 306 odeszli: F/O **T. Turek** i F/Lt **W. Potocki** na odpoczynek (zwolnione przez tego ostatniego stanowisko dowódcy Eskadry B objął F/Lt A. **Beyer)** oraz F/O S. **Tronczyński** i F/Lt **S. Letki** z powodów zdrowotnych.

W okresie lipiec-sierpień 1944 r. piloci Dyonu 306 zgłosili zniszczenie około 50 VI samodzielnie i ponad 30 wspólnie z innymi jednostkami lotniczymi i artyleryjskimi. Wiele zgłoszeń

Mustang III dowódcy II Polskiego Skrzydła Myśliwskiego (133 Wing RAF), W/Cdr ***Jana Zumbacha,*** *wśród samolotów Dywizjonu 306 na lotnisku Brenzett, sierpień 1944 r. Widać maszynę oznaczoną UZ-X, na której przeważnie latał S/Ldr* ***Paweł Niemiec,*** *ówczesny dowódca Dywizjonu „ Toruńskiego ".*

zwycięstw samodzielnych przeklasyfikowano później na zespołowe (np. uwzględniając udział artylerii przeciwlotniczej). Dokładna liczba zestrzeleń latających bomb jest trudna do zweryfikowania, ponieważ poszczególne dokumenty (dziennik operacyjny, raporty pilotów, zestawienia powojennej komisji powołanej do ustalenia liczby zestrzeleń) są w wielu miejscach sprzeczne. Według oficjalnych zestawień Dowództwa Sił Powietrznych, **w okresie lipiec-sierpień 1944 r.** Dyonowi 306 zaliczono zniszczenie 56 7/12 (liczba ta obejmuje zsumowane ułamkowe zaliczenia w przypadku zestrzeleń zespołowych). Najlepszy wynik w klasyfikacji indywidualnej osiągnął wśród Polaków F/Sgt **Stanisław Rudowski** z Dyonu 306 - łącznie 8 1/2 VI. Kolejne miejsca na liście najskuteczniejszych polskich pilotów również zajęli „toruniacy": **F/Lt Jan Siekierski** (8 1/6) i F/Sgt **Józef Zaleński (8).**

Stanisław Rudowski
(z arch. S. Rudowskiego)

W połowie sierpnia zaczął się stopniowy powrót 306 do działań ofensywnych. 18 tego miesiąca Dywizjon przeprowadził operację ofensywną Ranger nad Francją. Tego dnia Dyon 315 z tego samego Skrzydła odniósł świetne zwycięstwo nad Luftwaffe, natomiast „Toruniacy" nie mieli tyle szczęścia - w ogóle nie napotkali wroga. Co gorsza, po starcie, podczas zbiórki nad lotniskiem, pomiędzy samoloty 306 wleciał Spitfire ze 130 Dyonu RAF i zderzył się z Mustangiem P/O **F. Migosia** (FB206 UZ-M), który zginął w rozbitym samolocie. Kolejny lot Ranger wykonano **26 sierpnia** - przebiegł on bez żadnych istotnych wydarzeń.

W pierwszych dniach września Dywizjon zakończył patrole przeciwko VI i powrócił do działań ofensywnych. **Do końca września** wykonał 21 operacji Ramrod, Ranger i wymiatań myśliwskich. Pierwsza połowa miesiąca przebiegła spokojnie, jeśli nie liczyć uszkodzenia samolotu P/O **J. Śmigielskiego** (FB358 UZ-C) przez artylerię przeciwlotniczą podczas lotu Ramrod 1260 **5 września. Od 17 do 26 września** Dywizjon brał udział w lotniczym wsparciu niefortunnej operacji powietrzno-desantowej „Market" (której towarzyszyła ofensywa wojsk lądowych pod kryptonimem „Garden", przez co przeważnie łączy się oba te oznaczenia). Zapewne w tym czasie na samolotach ponownie naniesiono pasy inwazyjne (teraz już tylko na dolnej powierzchni kadłuba), aby zapewnić właściwą identyfikację z ziemi. Podczas pierwszego z tych lotów samolot F/Sgt E. **Dowgalskiego** (FB350 UZ-P) został trafiony przez artylerię przeciwlotniczą i ranny pilot przymusowo wylądował uszkodzonym Mustangiem w Manston. 22 **września** F/Sgt **W. Krupa** rozbił Mustanga (HB871 UZ-E) startując

Witold Krupa.
Po ciężkim poparzeniu 22 września 1944 r. był leczony w Queen Victoria Hospital w East Grinstead przez sławnego pioniera chirurgii plastycznej, prof. A. McIndoe.

z Friston z pełnymi zbiornikami paliwa. Samolot został zniszczony, a pilot z poparzeniami drugiego stopnia trafił do szpitala. **25 września,** podczas operacji Ramrod 1295 nad Arnhem, F/O **J. Śmigielski** uzyskał uszkodzenie Fw 190.

25 września S/Ldr **P. Niemiec** odszedł na odpoczynek, a dowództwo 306 objął S/Ldr **J. Żulikowski,** weteran Dywizjonu z lat 1940-1942.

(ze zb. Józefa Zielińskiego)

Józef ZULIKOWSKI

Urodził się 14 marca 1915 r. w Friedan, Jugosławia. Po ukończeniu gimnazjum i odbyciu kursu unitarnego wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Szkołę ukończył w 1938 r. w ramach XI promocji, tej samej co m. in. S. Skalski, K. Rutkowski i S. Łapka. Służył w 141 Eskadrze Myśliwskiej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu, a następnie dostał przydział na stanowisko instruktora do Wyższej Szkoły Pilotażu w Ułężu.

We wrześniu 1939 r. walczył w składzie eskadry Wyższej Szkoły Pilotażu, z zasadzki zorganizowanej na lotnisku w Podlodowie. Następnie przez Rumunię przedostał się do Francji. Został przydzielony do grupy T. Rolskiego, z którą przeszkolił się na samolotach myśliwskich, ale nie zdążył wziąć udziału w walkach. Po upadku Francji, przez Afrykę Północną ewakuował się do Wielkiej Brytanii, dokąd dotarł 27 czerwca 1940 r. Po przeszkoleniu, w drugiej połowie września 1940 r. został przydzielony do Dywizjonu 306. 28 czerwca 1941 r. został zestrzelony i uratował się skokiem na spadochronie. Następnie przedostał się do nieokupowanej części Francji, po czym przez Hiszpanię wrócił do Wielkiej Brytanii. Po powrocie, od stycznia 1942 r. służył ponownie w Dywizjonie 306. 14 kwietnia 1942 r. uzyskał zestrzelenie Bf 109. Od kwietnia do grudnia 1942 r. dowodził Eskadrą B Dyonu 306. 9 października 1942 r. uzyskał prawdopodobne zestrzelenie Fw 190. W grudniu 1942 r. został przeniesiony na odpoczynek do 58 OTU na stanowisko instruktora. Na początku maja 1943 r. został przydzielony do 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego", po czym w połowie tego miesiąca został mianowany dowódcą 308 Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego". Dowodził nim do 20 marca 1944 r. Następnie został skierowany na odpoczynek od latania bojowego – był oficerem sztabowym w dowództwie Obrony Powietrznej Wielkiej Brytanii. W tym okresie wykonywał od czasu do czasu loty bojowe w polskich jednostkach. 25 września 1944 r. został mianowany dowódcą Dyonu 306 i dowodził nim do 24 maja 1945 r. 21 lutego 1945 r. uzyskał zestrzelenie Fw 190, a 9 kwietnia 1945 r. – odrzutowego Me 262. Od 25 maja 1945 r. był oficerem łącznikowym w 11 Grupie RAF, a od 20 marca 1946 r. – szefem wyszkolenia w 61 OTU. W 1946 r. był czasowo przydzielony do Dyonu 307.

Po rozwiązaniu polskiego lotnictwa pozostał na emigracji. Zmarł 21 października 1993 r.w Swindon w Wielkiej Brytanii.

W ciągu września z Dywizjonu odeszło pięciu pilotów: F/Lt **M. Gorzula, F/Lt K. Marschall, W/O K. Michałkiewicz** i **W/O J. Pomietlarz** do Blackpool, a Sgt J. **Szostakowski** i W/O J. Czeżowski na szkolenie podchorążackie. Przybył do 306 F/Lt **Jerzy Schmidt** z Dyonu 315 oraz W/O F. **Tomczak,** który wrócił po leczeniu.

W końcu miesiąca, w związku z klęską operacji „Market" w Arnhem, Dywizjon powrócił do innych zadań ofensywnych. Podczas pierwszej takiej operacji, Ramrod 1297 (27 **września),** zginął F/Sgt T. **Kołoszczyk,** kiedy wskutek usterki silnika jego samolot (FZ196 UZ-D) rozbił się w Holandii. **28 września,** podczas Ramrod 1299, jeden z Mustangów został uszkodzony przez artylerię przeciwlotniczą. Podobnie **7 października,** został uszkodzony samolot W/O **W. Nowoczyna** (FBI06 UZ-V).

W dniach **9-11 października** całe Skrzydło - Dyony 306, 315 i 129 RAF - przeniosło się z polowego lotniska Brenzett do bazy Andrews Field, która miała być jego zimową kwaterą. Jej położenie we Wschodniej Anglii nad Morzem Północnym było dogodne do lotów nad Holandię i północne Niemcy. Dlatego do końca roku 306 wykonywał wyłącznie dalekodystansowe misje eskortowe.

Pierwszą stratę na nowym miejscu odnotowano **14 października,** podczas zadania Ramrod 1332 - przy lądowaniu został uszkodzony Mustang F/O C. **Gierycza** (FB347 UZ-T), ale pilotowi nic się nie stało. **18 października,** podczas Ramrodu 1338, doszło do pierwszego spotkania „toruniaków" z niemieckim odrzutowcem - na zachód od Arnhem piloci widzieli Messerschmitta Me 163. W tym samym locie W/O **S. Rudowski** (FB380 UZ-F), wskutek uszkodzenia silnika przez artyle-

Mustang III Dywizjonu 306 w bazie Andrews Field, w październiku 1944 r. (ze zb. Jerzego B. Cynka)

rię przeciwlotniczą, wylądował przymusowo na lotnisku Grimbergen (B.60) w Holandii. W październiku odeszli z 306: F/Lt **J. Schmidt** (na dowódcę Eskadry do Dyonu 315 tego samego Skrzydła), F/O **Z. Kawnik** (do 309) i F/Lt **B. Kudrewicz** (do Blackpool)

5 listopada (Ramrod 1360) **P/O L. Grzybowski** wylądował przymusowo na lotnisku Coulommiers (A.58) we Francji z powodu uszkodzenia samolotu (FX987 UZ-R) ogniem niemieckiej artylerii. W ciągu tego miesiąca do Dyonu 306 wrócili: F/Lt **J. Jeka** (zestrzelony nad Francją w maju 1944 r. w 308 Dyonie), F/Lt S. **Tronczyński** i **W/O W. Krupa** (po kuracji), P/O **F. Berezowski** i **P/O E. Krzehiik** (ze szkoły podchorążych), F/Sgt **W. Mrozowski** (zestrzelony za frontem 21 czerwca). Na odpoczynek odeszli w tym czasie F/O **C. Gierycz** i **W/O W. Nowoczyn. W pierwszych dniach grudnia** odszedł na odpoczynek F/Lt **J. Siekierski,** a dowództwo Eskadry A objął po nim F/Lt **J. Jeka.**

Koniec 1944 r. przebiegał pod znakiem intensywnych działań. Loty wykonywano nawet w Wigilię, pierwszy dzień świąt Bożego Narodzenia, Sylwestra i Nowy Rok. W tym okresie wrócił do 306 F/Lt **G. Sotogub** (z Dyonu 302), a odszedł F/Lt **M. Wędzik** (na stanowisko dowódcy eskadry do 316) i F/Lt **W. Klawe** (do 309).

Rok 1945

W pierwszych dniach stycznia 1945 r. na odpoczynek odeszli F/Lt **A. Beyer** i **W/O S. Rudowski,** a do szkoły podchorążych F/Sgt **Z. Bezwukło,** F/Sgt **A. Grodyński** i F/Sgt E. **Hanka. Po A. Beyerze** dowództwo Eskadry B objął

*Od lewej: F/Lt **Jan Siekierski** (dowódca Eskadiy A), S/Ldr **Józef Żulikowski** (dowódca Dywizjonu) i F/O Leszek Grzybowski. Ten ostatni to kolega **S. Skalskiego. K. Rutkowskiego, S. Łapki** i **J. Żulikowskiego** z tej samej promocji dęblińskiej, który w 1939 r. byl jednym ze skuteczniejszych pilotów poznańskiego dywizjonu myśliwskiego. Niestety, po zakończeniu kampanii wrześniowej nie zdolal dostać się do Rumunii i został schwytany przez Sowietów. Uniknąwszy śmierci w lagrze, dopiero w 1944 r. powrócił do latania bojowego. (via B. Belcarz/R. Pęczkowski)*

F/Lt **G. Sołogub.** W połowie miesiąca przybył z 309 P/O **Tadeusz Budzich,** a do tej jednostki odszedł W/O E. **Loska.** Nadal większość zadań stanowiły monotonne loty dalekodystansowe na eskortę bombowców. Jedynym urozmaiceniem działań był przeprowadzony **17 stycznia** przez całe Skrzydło lot Rodeo 409, podczas którego zaatakowano żeglugę w dolnym biegu Renu. W tym okresie do Dywizjonu przybyli P/O **J. Szostakowski** i **P/O Andrzej Żyborski** po ukończeniu szkoły podchorążych.

Luty zaczął się niefortunnie - pierwszego dnia miesiąca P/O E. **Krzehlik** będąc na przepustce uległ wypadkowi samochodowemu i trafił do szpitala.

8 lutego polskie Skrzydło w Andrews Field odwiedził premier **RP Tomasz Arciszewski.** W tym czasie trwała w Jałcie konferencja, na której alianci zachodni przypieczętowali powojenny los Polski.

Tymczasem **21 lutego** po południu, podczas Rodeo 416, Dyon 306 starł się z nieprzyjacielskimi samolotami i „toruniakom" zaliczono zniszczenie jednego Fw 190 i jednego Do 217.

W końcu lutego do Dywizjonu przybył F/Lt **Ksawery Wyrożemski** z **16** SFTS, gdzie był instruktorem. W pierwszych dniach marca F/O **J. Śmigielski** odszedł na odpoczynek do Blackpool, a F/Lt **G. Sołogub** został oddelegowany na blisko dwumiesięczny kurs dowódców myśliwskich. Zbiegło się to w czasie z ponownym skierowaniem polskiego Skrzydła do zwalczania **VI. 1 marca** Niemcy wznowili ataki samolotami-pociskami na Londyn, ale na znacznie mniejszą skalę. Tym razem VI były odpalane z Holandii. **6 marca F/Lt J. Jeka** zestrzelił jedyną bombę latającą zaliczoną w tym okresie pilotom Dyonu 306. Tego samego dnia polskie Skrzydło wizytował gen. **Władysław Anders.**

*Wizyta gen. **Władysława Andersa** w II Skrzydle (133 Wing RAF) w Andrews Field, 6 marca 1945 r. Pierwszy od lewej G/Cpt **Tadeusz Rolski,** dowódca 133 Polowego Portu Lotniczego, obok gen. **Anders** i gen. **Mateusz Iżycki,** dowódca Sil Powietrznych. W głębi Mustangi III Dywizjonu 306.*

W połowie marca do Dywizjonu przybył nowo wyszkolony pilot, Sgt **Piotr Bobrowski. 18 marca,** operacją Ramrod 1502, Dyon 306 powrócił do zadań eskortowych. Do końca miesiąca 306 latał przede wszystkim na zadania Ramrod, wykonano też jeden lot na osłonę wojsk powietrzno-desantowych podczas forsowania Renu przez Aliantów. **22 marca** F/Sgt W. **Nowoczyn** całkowicie rozbił Mustanga (FX987 UZ-R) podczas startu, ale sam nie odniósł obrażeń. W końcu miesiąca wrócił do 306 W/O **J. Pomietlarz,** po okresie odpoczynku od latania bojowego w **61** OTU.

W pierwszej dekadzie kwietnia z Dywizjonu odeszli: F/Lt **K. Wyrożemski** (do 315), **F/O J. Bzowski, W/O W. Krupa, W/O J. Zaworski** i **W/O J. Zaieński** (wszyscy czterej na odpoczynek). Przybyli: F/Lt **K. Marschall** (po odpoczynku) oraz Sgt **Stefan Ryli** i Sgt **Jerzy Grabowski** (obaj nowo wyszkoleni). W końcu miesiąca wrócił z kursu F/Lt **G. Sołogub.**

W tym miesiącu Dywizjon kontynuował loty na osłonę bombowców i **9 kwietnia,** podczas operacji Ramrod 1533 stoczył ostatnią w tej wojnie zwycięską walkę. Tym razem przeciwnikiem „toru-

*Podobnie jak wcześniej Spitjire, również Mustang III S/Ldr **Józefa Zulikowskiego** był oznaczony literą indywidualną „Z". Pilotując ten samolot, 9 kwietnia **Żulikowski** uzyskał zestrzelenie odrzutowego Messerschmitta Me 262 -jedyne w Dywizjonie 306 i jedno z nielicznych w polskim lotnictwie.*

niaków" były myśliwce odrzutowe Me 262. Na konto 306 zaliczono jeden samolot, zestrzelony przez S/Ldr **J. Zulikowskiego. 25 kwietnia 1945 r.,** Dywizjon wykonał ostatnie zadanie bojowe II wojny światowej: eskortę bombowców podczas nalotu na Berchtesgaden, alpejską siedzibę **Hitlera.**

Pierwszy tydzień maja minął spokojnie, natomiast ósmy dzień tego miesiąca obfitował w wydarzenia różnego kalibru. Z przemówienia radiowego wygłoszonego przez brytyjskiego premiera **Winstona Churchilla,** personel dowiedział się o kapitulacji Niemiec i zakończeniu wojny w Europie. Zwracała uwagę różnica nastrojów między Brytyjczykami a Polakami - dla jednych nowa sytuacja oznaczała upragniony pokój, dla drugich zaś wielką niewiadomą co do dalszych losów. Te go samego dnia z 61 OTU przybyli do 306 nowo wyszkoleni piloci: Sgt **Henryk Jerka** i Sgt **Jerzy Gajewski.** Najmniej sympatycznym wydarzeniem dnia zwycięstwa, choć może znamiennym dla przyszłości jaką on niósł Polakom, było odstawienie Sgt S. **Rylla** do więzienia wojskowego w szkockim mieście Dundee. Miał on tam odbyć karę czterech tygodni pozbawienia wolności za złamanie dyscypliny wojskowej przez latanie na małej wysokości. Przewinienie miało miejsce w lutym 1945 r., ale zgodnie z ówczesną powszechną praktyką wykonanie kary było odroczone do zakończenia wojny.

11 maja do 306 wrócił z podchorążówki W/O **Z. Bezwukło.** Tego samego dnia wizytę w Dywizjonie złożył F/Lt **R. Budrewicz,** dopiero co uwolniony z niemieckiej niewoli. **25 maja** nastąpiła zmiana dowódcy: S/Ldr **J. Jeka** przejął dowodzenie Dyonem 306 od odchodzącego do pracy sztabowej S/Ldr **J. Zulikowskiego.** Nowym dowódcą Eskadry A, na miejsce **J. Jęki,** został F/Lt **L. Grzybowski.**

Józef JEKA

Urodził się 6 kwietnia 1917 r. w Tupadłach koło Wejherowa. Podczas służby wojskowej w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu, w 1938 r. ukończył kurs pilotażu. Pozostał w pułku, jako kapral służby nadterminowej.

We wrześniu 1939 r. walczył w 141 Eskadrze Myśliwskiej, która wchodziła w skład III/4 Dywizjonu Myśliwskiego lotnictwa Armii „Pomorze". Przez Rumunię dotarł do Francji, następnie wyjechał do Wielkiej Brytanii. W Wielkiej Brytanii 2 września 1940 r. został skierowany do 238 Dywizjonu RAF. Do października 1940 r. uzyskał w tej jednostce cztery potwierdzone zestrzelenia samodzielne i jedno zespołowe oraz uszkodził jeszcze jeden samolot niemiecki. 5 listopada 1940 r. sam został zestrzelony przez Bf 109 nad Bournemouth – uratował się skacząc na spadochronie, ale wskutek odniesionych obrażeń przez kilka miesięcy był odsunięty od latania. Jeszcze podczas rekonwalescencji, w połowie lutego 1941 r. został skierowa-

ny do Dywizjonu 306. Walcząc w tym dywizjonie odniósł kolejne sukcesy: dwa potwierdzone zestrzelenia i jedno uszkodzenie Bf 109. 10 września 1941 r. został odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 09166. Odznaczono go również Distinguished Flying Medal – odznaczeniem dla podoficerów za wybitne czyny wojenne. Za zasługi wojenne 1 listopada 1941 r. został promowany na stopień podporucznika. 2 grudnia 1941 r. skierowano go do 58 OTU w Grangemouth, gdzie do końca maja 1942 r. pełnił obowiązki instruktora. 29 maja 1942 r. powrócił do służby bojowej w Dywizjonie 306. 12 maja 1943 r. dostał Krzyż Walecznych – po raz czwarty. 24 maja 1943 r. został przeniesiony do 308 Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego", a 11 sierpnia 1943 r. został dowódcą Eskadry A w 316 Dywizjonie Myśliwskim „Warszawskim". 19 sierpnia 1943 r. zaliczono mu zestrzelenie Fw 190 i uszkodzenie drugiego. Od grudnia 1943 r. do marca 1944 r. był na odpoczynku w 18 Armament Practice Camp (jednostce szkolenia ogniowego). 30 marca 1944 r. został dowódcą Eskadry B w Dywizjonie 308. 21 maja 1944 r. jego Spitfire IX ML254 ZF-V został zestrzelony podczas lotu bojowego. Uniknął niewoli i we wrześniu 1944 r. wrócił do Wielkiej Brytanii. 24 listopada 1944 r. wrócił do macierzystego Dywizjonu 306, gdzie w grudniu został mianowany na stanowisko dowódcy Eskadry A. Od 25 maja do kwietnia 1946 r. dowodził 306 Dywizjonem Myśliwskim „Toruńskim". W ten sposób został drugim, po Antonim Głowackim, dowódcą polskiego dywizjonu, który zaczął wojnę jako podoficer zawodowy i stopnia oficerskiego dosłużył się dopiero w trakcie wojny (później stało się to udziałem jeszcze dwóch lotników).

W styczniu 1947 r. został zwolniony z lotnictwa, pozostał w Wielkiej Brytanii. Zgłosił się ochotniczo do planowanej akcji zrzucenia polskiego lotnika na terenie Polski w celu porwania MiGa-15 na Zachód – akcję odwołano kiedy jeden z pilotów ludowego lotnictwa uciekł samolotem tego typu przez Bałtyk. Następnie Jeka wstąpił do amerykańskiego lotnictwa pod egidą CIA, prowadzącego tajne operacje w różnych rejonach świata. Według nie potwierdzonych informacji, w latach 1940./50. latał m. in. nad Polskę. Zginął 15 kwietnia 1958 r., pilotując samolot Douglas A-20 podczas wojny domowej w Indonezji. Zgodnie ze swoim życzeniem, został pochowany na cmentarzu lotników polskich w Newark.

Wobec zakończenia działań wojennych, Dywizjon rozpoczął intensywne treningi, doskonalące sztukę pilotażu i umiejętności bojowe. Oprócz różnego rodzaju lotów ćwiczebnych małymi formacjami i całym dywizjonem, prowadzono też duże ćwiczenia operacyjne. Pierwszą taką operację Practice Ramrod (Ćwiczebny Ramrod) wykonano **29 maja.**

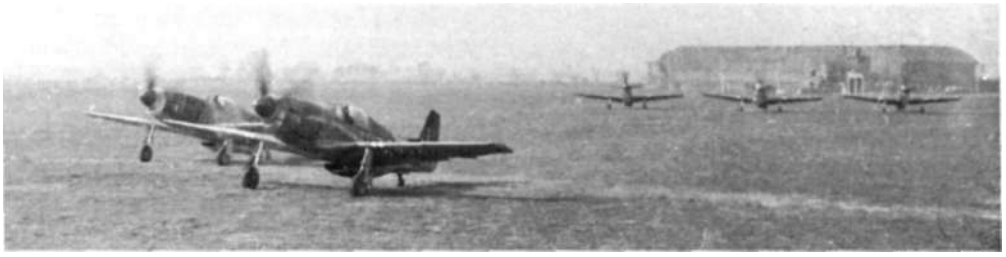
W ostatnich dniach maja do Dywizjonu przybył kolejny nowo wyszkolony pilot - P/O **Krzysztof Łukasiewicz,** a **w pierwszych dniach czerwca** wrócił po odbyciu kary Sgt S. **Ryli.**

7 czerwca Dywizjon wykonał zaszczytne zadanie eskortowania brytyjskiej pary królewskiej, wracającej samolotem z wizyty na wyzwolonych spod okupacji Wyspach Normandzkich. **13 czerwca** polskie dywizjony uczestniczyły w Practice Rodeo 2. Podczas pozorowanej walki uzyskały „zestrzelenie" czterech Spitfire'ów i jednego eskortowanego przez nie Lancastera. Pięć dni później przeprowadzono operację Practice Rodeo 1, podczas której „toruniacy" zaliczyli „zestrzelenie" sześciu Tempestów, Thunderbolta i Warwicka. Trzecie podobne zadanie przeprowadzono **26 czerwca,** ale tym razem nie zanotowano zwycięstw.

22 czerwca F/O **T. Budzich** wskutek usterki silnika wylądował przymusowo w polu, rozbijając samolot i odnosząc rany. W drugiej połowie tego miesiąca przybyli dwaj nowi piloci: Sgt **Szymon Adamowicz** i **P/O Wacław Gorczyński,** a w pierwszych dniach lipca jeszcze Sgt T. **Leś.** Wrócił też do Dywizjonu F/O **J. Śmigielski,** który tym razem objął stanowisko oficera taktycznego (wywiadowczego). Po kuracji wrócił też F/O E. **Krzehlik. 13 lipca** doszło do zderzenia Mustanga (nr KH507) pilotowanego przez Sgt **T. Lesia** z samolotem z Dyonu 315. Pilotowi z 306 nic się nie stało, natomiast Sgt **F. Mochocki** z 315 został ranny.

W dniach **17 i 19 lipca** Dywizjon 306 ponownie eskortował samolot pary królewskiej - tym razem w związku z wizytą w Irlandii Północnej. W końcu miesiąca przeprowadzono kolejne Practice Rodeo (nr 7). **Z początkiem sierpnia** odszedł do pracy sztabowej F/Lt **G. Sołogub.** Na nowego dowódcę Eskadry B przydzielono z Dyonu 315 F/Lt **T. Górę** (który karierę myśliwca w Anglii zaczynał od kilkudniowego przydziału do 306 w 1941 r.).

W końcu lipca 1945 r. zarządzono, że z dniem **8 sierpnia** polskie 133 Skrzydło zostanie przesunięte do Coltishall koło Norwich i przekształcone w Polską Bazę Myśliwską. W związku z tym całe II Polskie Skrzydło Myśliwskie przeniosło się z Andrews Field na nowe lotnisko.



Mustangi III Dywizjonu 306 kołują na lotnisku Coltishall. (via Andrzej Glass)

W drugiej połowie sierpnia F/Lt **J. Wisiorek** i **W/O J. Rogowski** odeszli na kursy instruktorskie, a Sgt J. **Gajewski** na leczenie szpitalne. Wrócił po odpoczynku W/O **W. Krupa.**

4 września uroczyście obchodzono szóstą rocznicę sformowania Dywizjonu na ziemi brytyjskiej. Wśród gości był dowódca 12 Grupy Myśliwskiej RAF.

Obchody Święta Dywizjonu 306 w Coltishall, 4 września 1945 r. Na ścianie mapa pokazująca drogi tułaczki pilotów, a obok zestawienie wysiłku bojowego Dywizjonu 306. Pod nim stoi G/Cpt ***Tadeusz Rolski,*** *pierwszy dowódca 306, a w tym czasie komendant Polskiej Bazy Myśliwskiej w Coltishall. (z arch. Tadeusza Góry via Robert Stachyra)*

We wrześniu odeszli z Dywizjonu: F/Lt **S. Tronczyński** (na odpoczynek) i W/O E. **Dowgalski** (na miesiąc do Dyonu 303). **15 września** polscy lotnicy (m. in. z 306) wzięli udział w uroczystej paradzie lotniczej nad Londynem w rocznicę Bitwy o Anglię. **Na początku października** „toruniacy" wykonali też podobny przelot nad Norwich.

W dniach **6-8 października** Dywizjon przeniósł się do Fairwood Common, gdzie **do połowy listopada** uczestniczył w szkoleniu ogniowym. W tym okresie odeszli z Dywizjonu: F/O C. **Hryniewiecki, F/O A. Zyborski** i **F/O T. Budzich** (dwaj ostatni dostali kilkuletni bezpłatny urlop w celu podjęcia studiów wyższych). **W połowie października** wrócił do Dywizjon F/Lt E. **Landsman,** który w 1942 r. został zestrzelony i dostał się do niewoli. Na przełomie 1945/46 r. był on w 306 oficerem taktycznym. Wrócił też po kilku miesiącach W/O **J. Zaworski.**

W połowie listopada Dywizjon wrócił do Coltishall. W podsumowaniu kursu dowództwo jednostki treningowej w Fairwood Common wystawiło „toruniakom" niezwykle pochlebną opinię, podkreślając ich zaangażowanie i doskonałe wyniki strzeleckie, najlepsze zanotowane w historii poligonu.

W końcu listopada 306 wziął udział w ćwiczeniach pod kryptonimem „Tweakem One". Występował w nich po stronie atakującej, która z lotnisk kontynentalnych przeprowadziła uderzenie na dowództwo 11 Grupy Myśliwskiej w Uxbridge. W połowie grudnia po odpoczynku wrócił do Dywizjonu F/O **Z. Kawnik.** Ze względu na to, że był to pierwszy powojenny grudzień, na ostatni tydzień miesiąca wszystkim chętnym udzielono urlopów, aby mogli spędzić Boże Narodzenie w gronie bliskich i przyjaciół.

Rok 1946

Z nadejściem nowego roku ponownie włączono do Dywizjonu służby techniczne, wyodrębnione z niego w 1943 r. w oddzielny Eszelon Obsługowy. W tym czasie odszedł P/O S. **Chrapkiewicz,** a przybył F/Lt **Wojciech Popiel** (z lotnictwa transportowego) i W/O **B. Kroczyński** (lotnik zestrzelony w 1942 r., który resztę wojny spędził w niewoli). Równocześnie F/Lt **E. Landsman** przeszedł do personelu latającego.

20 marca 1946 r. doszło na lotnisku Coltishall do tragicznego wypadku wozu straży pożarnej bazy. Zginęli dwaj żołnierze personelu naziemnego Dyonu 306 - LAC **Aleksander Trzciński** i LAC **Tadeusz Woźniak.**

4 maja nastąpiła ostatnia zmiana na stanowisku dowódcy Dyonu 306 - S/Ldr **Tadeusz Andersz** przejął dowodzenie od S/Ldr **J. Jęki.**

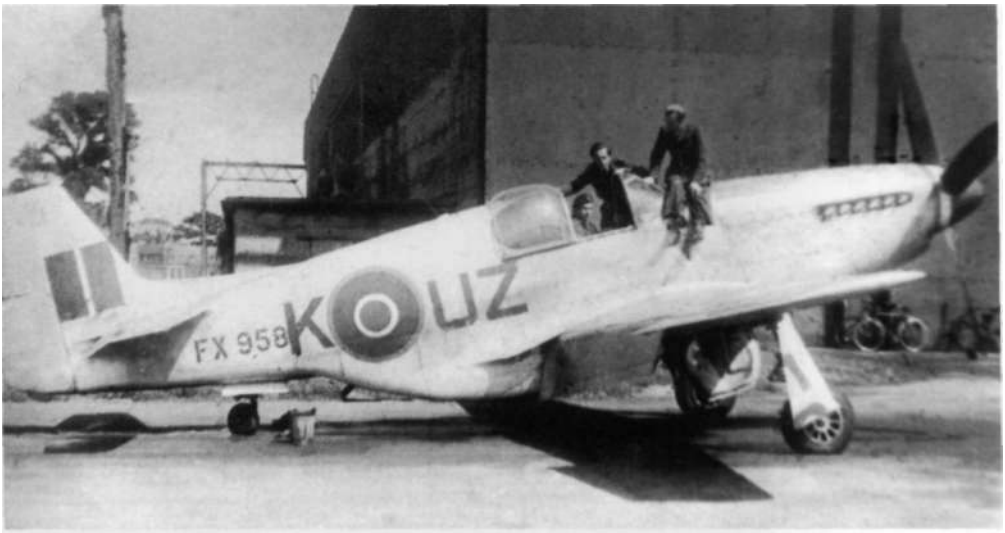
Tadeusz ANDERSZ

Urodził się 27 września 1918 r. w Haensbrook, Holandii. Ukończył gimnazjum Poznaniu i zdecydował się na zawodową służbę lotnictwie wojskowym. W roku 1937 odbył dywizyjny kurs podchorążych przy 57 Pułku Piechoty w Poznaniu. 2 stycznia 1938 r. rozpoczął studia w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Szkołę ukończył w 1939 r., w XIII promocji (tej samej co m. in. Bolesław Kaczmarek).

Przedostał się do Francji i znalazł się w składzie patrolu myśliwskiego broniącego Rennes (wykonał jeden start alarmowy). W Wielkiej Brytanii został przeszkolony w 56 OTU w Sutton Bridge. Na początku czerwca 1941 r. dostał przydział do 315 Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego". 4 kwietnia 1943 r. zestrzelił Fw 190, a nazajutrz został dowódcą Eskadry A w tym dywizjonie, po poległym Stanisławie Łukaszewiczu. Od 15 listopada 1943 r. do 9 marca 1944 r. był instruktorem w 61 OTU. Następnie przez trzy miesiące był przydzielony na staż do lotnictwa amerykańskiego – wykonywał loty na samolotach P-47 Thunderbolt w 61st Fighter Dywizjon 56th Fighter Group USAAF (dywizjonem tym dowodził F. Gabreski, latało tam ówcześnie kilku polskich lotników). W tej jednostce 9 kwietnia 1944 r. uzyskał zestrzelenie Bf 109. Od czerwca do sierpnia 1944 r. miał przydział do 84 Group Support Unit (jednostki obsługowej 84 Grupy RAF). 19 sierpnia 1944 r. objął dowództwo swojego macierzystego Dyonu 315, po poległym Eugeniuszu Horbaczewskim. Dywizjonem 315 dowodził do 6 kwietnia 1945 r. 21 lutego 1945 r. uzyskał prawdopodobne zestrzelenie Fw 190. Następnie służył w dowództwie lotnictwa myśliwskiego RAF i w dowództwie 12 Grupy RAF. Od września 1945 r. studiował w Wyższej Szkole Lotniczej. W kwietniu 1946 r. dostał przydział do dowództwa II Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w Coltishall. W maju 1946 r. został ostatnim dowódcą Dywizjonu 306.

Po wojnie pozostał w Wielkiej Brytanii. Służył w RAF. Był przez pewien czas adiutantem Prezydenta RP Ryszarda Kaczorowskiego. Kierował Funduszem Społecznym Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii. Mieszka w Londynie. Jest częstym gościem „Szkoły Orląt" w Dęblinie. Odznaczony m. in. Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 11082, 3-krotnie Krzyżem Walecznych, Distinguished Flying Cross (brytyjskim i amerykańskim).

W tym okresie wrócili do Dywizjonu: W/O W. **Nowoczyn** i F/Sgt **Jerzy Gajewski.** W drugiej połowie maja przydzielono do Dywizjonu trzech pilotów, którzy wrócili do latania po długim pobycie w niewoli. Byli to: F/Lt **Henryk Skalski,** F/Lt **Janusz Kobyliński** i **W/O Henryk Kowalski -**



W końcowym okresie istnienia Dywizjonu używano w nim również samolotów pozbawionych kamuflażu, takich jak ten Mustang III nr FX958 UZ-K. (ze zb. Krzysztofa Choloniewskiego)

żaden z nich nie służył bojowo w 306 podczas wojny (choć **Henryk Skalski** miał omyłkowy przydział do Dywizjonu wiosną 1941 r.). Równocześnie odeszli z jednostki F/O **F. Berezowski, W/O W. Mrozowski** i F/Sgt **S. Adamowicz.**

Istnienie wojsk polskich w Wielkiej Brytanii było coraz większym problemem dla rządu laburzystowskiego, który robił co mógł by przypodobać się **Stalinowi.** W wielkiej Paradzie Zwycięstwa, zorganizowanej w Londynie **8 czerwca 1946 r.,** uczestniczyły formacje żołnierzy ze wszystkich krajów Sprzymierzonych walczących pod brytyjskim dowództwem - ale bez jednostek polskich! Mimo to, polscy lotnicy mieli swój udział w należytym jej przeprowadzeniu - grupa mechaników z 306 została **w czerwcu 1946 r.** czasowo przydzielona do 41 Dyonu RAF w Wittering w celu wzmocnienia stanów dla zapewnienia niezawodnej obsługi samolotów. Dowódca 41 Dyonu wystosował specjalny list z podziękowaniem dla polskich mechaników, których praca przyczyniła się do udanego przebiegu parady lotniczej.

13 czerwca 1946 n, w dni urodzin Króla (w Wielkiej Brytanii święto państwowe), Dowódca Sił Powietrznych gen. **Mateusz Iżycki** uroczyście odznaczył w Coltishall członków personelu II Skrzydła Myśliwskiego, m. in. z Dyonu 306.

17 **czerwca** zdarzył się ostatni wypadek lotniczy w Dyonie 306 - wkrótce po starcie W/O **W. Krupy** z Coltishall silnik jego Mustanga (nr KH541) przestał pracować i pilot musiał wylądować w polu. Samolot został zniszczony, ale pilot wyszedł bez szwanku.

W sierpniu odszedł z 306 W/O **E. Dowgalski,** a w pierwszych dniach września przydzielony został do jednostki P/O **K. Karlikowski. 4 września** obchodzono po raz ostatni Święto Dywizjonu.

14 września 1946 r. polskie dywizjony wzięły udział w defiladzie powietrznej nad Londynem w rocznicę Bitwy o Anglię. W paradzie wzięły udział m. in. Mustangi Dyonu 306. Tego samego dnia klucz samolotów z 306 wszedł w skład formacji reprezentującej całe II Skrzydło w paradzie lotniczej nad środkową Anglią, a jeden samolot Dywizjonu został umieszczony na wystawie statycznej w bazie RAF Marham, gdzie urządzono dzień otwarty. **15 września** personel 306 - prowadzony przez F/Lt **J. Jekę** - wziął udział w uroczystej paradzie wojska w Norwich.

18 września - w dniu, w którym formalnie ogłoszono rozwiązanie polskiego lotnictwa myśliwskiego w Wielkiej Brytanii - nad Coltishall odbyła się oficjalna pożegnalna parada lotnicza wszystkich polskich dywizjonów myśliwskich. Wyrazy uznania dla ich osiągnięć bojowych złożył m. in. AM Sir **James Robb,** dowódca Fighter Command.

29 października wizytę w Dywizjonie złożył **Karol Rozmarek,** prezes Kongresu Polonii Amerykańskiej, w towarzystwie gen. **M. Iżyckiego.**

*Ostatni dowódcy polskich jednostek w Coltishall, od lewej: S/Ldr **Wlodzimerz Berežecki** (dowódca Dyonu 318), S/Ldr **Tadeusz Andersz** (dowódca Dyonu 306), G/Cpt **Aleksander Gabszewicz** (komendant Polskiej Bazy Myśliwskiej Coltishall), S/Ldr **Henryk Pietrzak** (dowódca Dyonu 309) i S/Ldr **Jan Siekierski** (dowódca Dyonu 315). Zarówno **Pietrzak** jak i **Siekierski** służyli wcześniej w Dywizjonie 306. (via Mick Jennings)*

25 listopada Dyon 306 wykonał w Coltishall pożegnalny lot formacją. Przez następne dwa tygodnie wykonano tylko kilka lotów pojedynczymi samolotami. **10 grudnia** przebazowano większość Mustangów do 33 Maintenance Unit (jednostki obsługowej) w Lyneham. Ostatnie dwa samoloty dostarczono tam **20 grudnia.**

Na początku stycznia 1947 r. personel Dywizjonu przeniósł się do Framlingham. Rozwiązanie Dyonu 306 zostało zatwierdzone w dniu 6 **stycznia.**

Chlubne tradycje eskadr myśliwskich 4 Pułku Lotniczego i Dywizjonu 306 są nadal żywe w polskim lotnictwie. Oznaka z toruńską kaczką widnieje dziś na odrzutowych samolotach 41 Eskadry Lotnictwa Myśliwskiego z Malborka. (O Piotr Wiśniewski 2003)

Piloci Dywizjonu 306, którzy później byli dowódcami innych dywizjonów

(z arch. Beryl Arct)

Bohdan ARCT

Urodził się 27 maja 1914 r. w Warszawie. W 1932 r. zdał maturę w Gimnazjum im. Ziemi Mazowieckiej w Warszawie. Następnie zgłosił się do służby wojskowej, którą odbył w lotnictwie. Ukończył Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie. Loty treningowe wykonywał w 1 Pułku Lotniczym Warszawie, studiując równocześnie grafikę użytkową na Akademii Sztuk Pięknych.

W sierpniu 1939 r. został zmobilizowany jako podporucznik rezerwy do lotnictwa. Dowodził Plutonem Łącznikowym nr 10, przydzielonym do sztabu Armii „Łódź". 6 września, po doręczeniu meldunków do Naczelnego Dowództwa, został jego pilotem łącznikowym, przechodząc do dyspozycji Naczelnego Wodza. Zestrzelony 10 września, przedostał się drogą lądową do Rumunii, a stamtąd do Francji, dokąd dotarł w końcu października 1939 r. Od marca 1940 r. przebywał w Szkole Nawigatorów i Strzelców Powietrznych w Blidzie koło Algieru. Po kapitulacji Francji przedostał się do Casablanki, a stąd drogą morską do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu lotniczym na samolotach brytyjskich, od września 1940 r. latałjako pilot dostawczy (ferry). Rozprowadzał samoloty do sierpnia 1941 r. Następnie odbył przeszkolenie operacyjne w 61 OTU. W październiku 1941 r. dostał przydział do 306 Dywizjonu Myśliwskiego „Toruńskiego". W dywizjonie tym wykonywał loty bojowe do lutego 1943 r. Następnie wszedł w skład Polskiego Zespołu Myśliwskiego w Afryce, który wszedł skład brytyjskiego 145 Dywizjonu jako jego trzecia eskadra. 20 kwietnia 1943 r. zestrzelił pierwszy samolot niemiecki - Bf 109. Poza tym w Afryce zaliczono mu jeszcze jedno zestrzelenie prawdopodobne i dwa uszkodzenia samolotów nieprzyjaciela. W lipcu 1943 r. wrócił do Wielkiej Brytanii, do Dywizjonu 306. 11 sierpnia został dowódcą Eskadry B w 303 Dywizjonie Myśliwskim „Warszawskim". 17 sierpnia 1943 r. uzyskał kolejne zestrzelenie niemieckiego samolotu (Fw 190). 31 stycznia 1944 r. został przydzielony do Dowództwa Obrony Powietrznej Wielkiej Brytanii. 26 czerwca 1944 r. został dowódcą 316 Dywizjonu Myśliwskiego „Warszawskiego" (przejął to stanowisko po Pawle Niemcu, który objął dowództwo Dywizjonu 306). Był pierwszym oficerem rezerwy, któremu powierzono stanowisko dowódcy dziennego dywizjonu myśliwskiego w polskim lotnictwie. 14 sierpnia uzyskał trzecie potwierdzone zestrzelenie samolotu niemieckiego (Bf 109). 6 września 1944 r. został zestrzelony nad Francją i do końca wojny przebywał w niewoli niemieckiej. Ogółem wykonał 131 lotów bojowych, zestrzelił 3 samoloty niemieckie i 2 latające pociski V1. Został odznaczony m. in. Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 08491 oraz czterokrotnie Krzyżem Walecznych.

Po wojnie wrócił do Polski ze swoją angielską żoną Beryl. Opublikował wiele książek wspomnieniowych i beletrystycznych, m. in.: „W pogoni za Luftwaffe", „Messerschmitty w słońcu", „Cyrk Skalskiego", „W podniebnej chwale", „Rycerze biało-czerwonej szachownicy", „W pościgu za V-1", „Cena życia" i „Kamikadze - boski wiatr". Zmarł 14 maja 1973 r. w Siedlcach. W 2002 r. ukazało się pierwsze wydanie jego „Pamiętnika pilota" - dziennika, jaki prowadził w latach wojny.

(via Christopher Shores)

Henry Collingham BAKER

Wstąpił do RAF jako oficer kontraktowy w lipcu 1938 r. Po ukończeniu szkolenia został skierowany w maju 1939 r. do 1 Electrical and Wireless School (1 Szkoły Elektryczno-Radiowej) w Cranwell jako pilot.

We wrześniu tego roku dostał przydział do Dywizjonu 616, skąd wkrótce odesłano go do OTU (jednostki szkolenia operacyjnego). W listopadzie został przydzielony do 19 Dywizjonu, w którym pierwsze loty bojowe odbył podczas bitwy powietrznej nad Dunkierką na przełomie maja i czerwca 1940 r. 1 czerwca uzyskał potwierdzone zestrzelenie Bf 110 i uszkodzenie drugiego. W czerwcu doznał obrażeń w wypadku samochodowym i trafił do szpitala, w którym był leczony przez kilak tygodni. Dopiero w sierpniu dostał przydział do jednostki bojowej: - do 41 Dywizjonu, w którym wziął udział w Bitwie o Anglię. W tym czasie uzyskał dwa potwierdzone zestrzelenia (w tym jedno zespołowe) i jedno uszkodzenie samolotu niemieckiego. W październiku został przeniesiony do nowo sformowanej 421 Eskadry, którą wkrótce rozwinięto w Dywizjon 91. W tej jednostce uzyskał kolejne trzy pewne zestrzelenia (z czego jedno zespołowo) i trzy uszkodzenia samolotów niemieckich. 13 grudnia 1940 r. dostał czasowy przydział do Dywizjonu 306, w którym pozostał do 9 stycznia. Następnie powrócił do Dywizjonu 91, ale jeszcze w styczniu został przeniesiony do 74 Dywizjonu. Następnie ponownie znalazł się w szpitalu w związku z komplikacjami powypadkowymi. Po powrocie do dywizjonu latał do końca lipca. W 74 Dywizjonie uzyskał jedno potwierdzone zestrzelenie. Po ukończeniu tury bojowej został skierowany jako instruktor do 55 OTU w Debden i Aston Down. Wkrótce ponownie znalazł się w szpitalu - tym razem z powodu złamania kości w stawie skokowym. Po wyzdrowieniu został skierowany na Bliski Wschód, gdzie w maju 1942 r. znalazł się w 127 Dywizjonie (na

samolotach Hurricane). Wkrótce zachorował na malarię, w związku z czym został skierowany do szpitala w Kairze. Na początku września został wysłany na Maltę, gdzie objął dowództwo 229 Dywizjonu i dowodził nim do końca tego roku, w okresie ciężkich walk z nalotami niemieckimi i włoskimi. W tym okresie zaliczono mu uszkodzenie dwóch Messerschmittów 109. W grudniu 1942 r. wrócił do Wielkiej Brytanii, gdzie dostał przydział do Dowództwa RAF w Irlandii Północnej. W kwietniu 1943 r. ponownie został instruktorem w 55 OTU. W maju odleciał do Gibraltaru, skąd następnie rozprowadzał samoloty na trasie do Egiptu. Po powrocie do Wielkiej Brytanii, od sierpnia 1943 r. latał w 118 Dywizjonie. W styczniu 1944 r. został przydzielony do Delivery Flight (Eskadry Dostawczej) bazującej w Croydon. W marcu 1944 r. został instruktorem w Central Flying School (Centralnej Szkole Lotniczej) w Montrose, a następnie szefem instruktorów w szkole pilotażu w Wrexham. W styczniu 1945 r. dostał przydział na stanowisko szefa wyszkolenia naziemnego w 17 Flying Training School (17 Szkole Pilotażu) w Cranwell. Następnie był szefem skrzydła szkolenia poborowych w Kimbolton, a na początku 1946 r. został zdemobilizowany.

Prowadził działalność gospodarczą w branżu transportowej i w eksporcie, dochodząc do stanowisk kierowniczych w kilku spółkach. Mieszka w Północnym Lincolnshire.

Zygmunt DRYBAŃSKI

(z arch. rodziny Drybańskich)

Urodził się 31 czerwca 1916 r. w Orchowie, pow. Mogilno. W 1936 r. uzyskał świadectwo dojrzałości w Gimnazjum im. Opata Kosmowskiego w Trzemesznie. Wstąpił do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa, a po jej ukończeniu do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Przed promocją w czerwcu 1939 r., został skierowany do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. SPL ukończył w XII promocji (m. in. razem z J. Marciniakiem i Z. Langhamerem).

W wrześniu 1939 r. walczył w 142 Eskadrze Myśliwskiej lotnictwa Armii „Pomorze". W obronie mostów w Toruniu zestrzelił 6 września 1939 r. niemiecki samolot Ju 87. Sam ratował się skokiem na spadochronie z palącego się samolotu. Przez Rumunię przedostał się do Francji. Został przydzielony do grupy T. Rolskiego, z którą przeszkolił się na samolotach myśliwskich, ale nie zdążył wziąć udziału w walkach. Po upadku Francji, przez Afrykę Północną ewakuował się do Wielkiej Brytanii. Na przełomie marca i kwietnia 1941 r. odbył przeszkolenie w 55 OTU, po czym dostał 16 kwietnia 1941 r. przydział do 315 Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego". 21 października 1941 r. uzyskał zestrzelenie Bf 109. Od stycznia do lipca 1942 r. był instruktorem w 58 OTU, po czym powrócił do Dywizjonu 315. Od połowy lutego 1943 r. do kwietnia 1944 r. był dowódcą Eskadry A w Dywizjonie 306. 21 stycznia 1944 r. uszkodził samolot niemiecki. Po okresie odpoczynku od latania bojowego został 9 września 1944 r. przeniesiony do 316 Dywizjonu Myśliwskiego „Warszawskiego", na stanowisko dowódcy (po zestrzeleniu Bohdana Arcta). 316 Dywizjonem dowodził do 3 lipca 1945 r. Za zasługi bojowe był odznaczony m. in. Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 11093 oraz Krzyżem Walecznych.

Po demobilizacji pozostał w Wielkiej Brytanii. W latach pięćdziesiątych wyjechał do USA, następnie do Australii. Jego starszy syn Michał był pilotem RAF i zginął nad Jemenem, młodszy - Toni - mieszka w USA. W 1980 r. powrócił do Polski, zamieszkał w Poznaniu. Zmarł 1 czerwca 1991 r. Pochowany na cmentarzu w rodzinnym Orchowie.

Bolesław Jan KACZMAREK

Urodził się 28 stycznia 1917 r. w Gnieźnie, tam uczęszczał do szkoły powszechnej i do gimnazjum. W1937 r. uzyskał świadectwo dojrzałości, zdał egzamin wstępny do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie i 21 września rozpoczął szkolenie na dywizyjnym kursie podchorążych rezerwy w 69 Pułku Piechoty w Gnieźnie. Od 2 stycznia 1938 r. uczył się w SPL. Naukę zakończył na kursie przyspieszonym, w ramach XIII promocji, m. in. razem z T Anderszem.

W walkach wrześniowych 1939 r. nie brał udziału. Z grupą podchorążych ewakuowany był do Rumunii, stamtąd - przez Liban - dotarł do Francji. We Francji odbywał przeszkolenie na samolotach myśliwskich w Clermont-Ferrand, Po upadku Francji został ewakuowany do Wielkiej Brytanii, dokąd przybył 27 czerwca 1940 r. W okresie 14 kwietnia-26 maja 1941 r. odbył przeszkolenie w 55 OTU w Usworth, po czym dostał przydział do Dywizjonu 306. Od 1 czerwca do 8 grudnia 1942 r. był instruktorem szkolenia bojowego w 58 OTU w Grangemouth. 8 grudnia 1942 r. dostał przydział do 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego". 10 czerwca 1943 r. uzyskał prawdopodobne zestrzelenie Fw 190. 17 czerwca dniu przeniesiony został do 316 Dywizjonu Myśliwskiego „Warszawskiego" na stanowisko dowódcy Eskadry B. W wyniku walki powietrznej 19 sierpnia zaliczono mu zestrzelenie dwóch Fw 190. W 316 Dywizjonie latał do połowy marca 1944 r. Następnie służył w dowództwie polskiego 18 Sektora Myśliwskiego, a po reorganizacji i rozwiązaniu tego sektora - w dowództwie I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego (131 Wing RAF). Od 1 listopada

1944 r. do 15 stycznia 1945 r. był dowódcą Eskadry A w 317 Dywizjonie Myśliwskim „Wileńskim". 15 stycznia 1945 r. powrócił do 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego", jako dowódca eskadry. Kiedy 14 marca 1945 r. nad Holandią zestrzelono S/Ldr Ignacego Olszewskiego - został dowódcą Dywizjonu 302. Funkcję tę pełnił do 18 grudnia 1945 r.

Po demobilizacji latał w lotnictwie wojskowym Pakistanu. Zginął, wraz z uczniem, podczas lotu szkolnego w 1952 r.

Hugh Charles KENNARD

(via Tony Holmes)

Wstąpił do służby jako oficer kontraktowy 25 października 1937 r, Wyszkolił się w 12 Elementary & Reserve Flying Training School (12 Szkole Pilotażu Podstawowego i Rezerwy) w Prestwick oraz w 11 Szkole Pilotażu w Shawbury. W sierpniu 1938 r. dostał przydział do Dywizjonu 66. W październiku 1939 r. przeniósł się do 610 Dywizjonu, po czym w marcu 1940 r. wrócił do 66. W końcu sierpnia 1940 r. skierowany do formującego się Dywizjonu 306 jako dowódca Eskadry A. W maju 1941 r. został przeniesiony na takie samo stanowisko do 121 Dywizjonu RAF (złożonego z ochotników amerykańskich). W styczniu 1942 r. został dowódcą tego dywizjonu. 31 lipca, podczas lotu bojowego nad Francję, jego samolot został uszkodzony przez wrogie myśliwce. Ranny pilot rozbił samolot podczas przymusowego lądowania w Lympne. Po wyleczeniu dostał przydział do dowództwa 11 Grupy Myśliwskiej w dziale planowania operacyjnego. W okresie luty-kwiecień 1943 był doradcą lotniczym w dowództwie portu Dover. Następnie służył w Dyrektoriacie Działań Myśliwskich Ministerstwa Lotnictwa, aż do października 1944 r. Na przełomie 1944/45 r. pełnił funkcję dowódcy transportów wojskowych na statkach "Orduna" i "Queen Mary" na szlaku transatlantyckim. W maju 1945 r. został dowódcą 74 Dywizjonu RAF, którym dowodził do września. Następnie został komendantem bazy lotniczej Hawkinge, a później Charter Hall. Łącznie zgłosił cztery samoloty niemieckie zestrzelone (w tym trzy zespołowo), jednen prawdopodobnie zestrzelony (zespołowo - w Dywizjonie 306) i jeden uszkodzony.

Zwolniony z wojska w czerwcu 1946 r., uruchomił własne przedsiębiorstwo lotnicze. Wstąpił też do rezerwy lotnictwa, w której był dowódcą Dywizjonu 500 od stycznia 1949 r. do września 1952 r. Zmarł w 1995 r.

Henryk PIETRZAK

Urodził się 6 marca 1914 r. w Rudzie Pabianickiej. Przeszkolenie lotnicze odbył podczas odbywania zasadniczej służby wojskowej w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu. Latał jako pilot w 141 Eskadrze Myśliwskiej. Następnie był instruktorem pilotażu w Centrum Wyszkolenia Lotnictwa Nr 1 w Dęblinie.

W wyniku walk wrześniowych 1939 r. był ewakuowany do Rumunii, skąd przedostał się do Francji. Na terenie Francji został powołany do odrodzonego lotnictwa polskiego. Podczas wojny francusko-niemieckiej walczył w składzie klucza Groupe de Chasse IN/9 w rejonie Lyonu, a następnie Dijon. Ewakuowany z Francji przez Afrykę Północną 7 lipca 1940 r. przybył do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu, latał bojowo w pierwszym składzie Dywizjonu 306. 16 sierpnia 1941 r. zestrzelił w walce powietrznej niemiecki samolot myśliwski Bf 109, a drugi uszkodził. I czerwca został promowany na stopień oficerski. Kolejny samolot niemiecki Fw 190 zestrzelił 9 października 1942 r. Od 15 listopada do 9 grudnia 1942 r. przebywał na odpoczynku od latania bojowego: był pilotem doświadczalnym w Aircraft and Armament Experimental Establishment (Ośrodku Doświadczalnym Samolotów i Uzbrojenia). Następnie powrócił do Dywizjonu 306, w którym 31 grudnia 1942 r. zaliczono mu zestrzelenie Fw 190 uznanego za pięćsetny niemiecki samolot samolot zestrzelony przez pilotów polskich dywizjonów na Zachodzie. Podczas kolejnego odpoczynku od lotów bojowych, od 5 maja do 23 listopada 1943 r, był instruktorem pilotażu - najpierw w 58 OTU, a potem w 61 OTU. Od listopada 1943 r. latał ponownie w 306 Dywizjonie. W wyniku walki powietrznej 7 czerwca 1944 r. zaliczono mu dwa Fw 190 zestrzelone na pewno oraz Bf 109 zestrzelony prawdopodobnie. 25 czerwca 1944 r. został przeniesiony do 315 Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego", na stanowisko dowódcy Eskadry A. Podczas bitwy powietrznej na Beauvais 18 sierpnia 1944 r. zaliczono mu zestrzelenie trzech Fw 190, w tym jednego zespołowo. Ma także zaliczone zestrzelenie pięciu pocisków V1, w tym jednego zespołowo. 31 października 1944 r. został przeniesiony na stanowisko sztabowe w Dowództwie Sił Powietrznych. 22 maja dostał przydział do dowództwa II Skrzydła Myśliwskiego (133 Wing RAF), a 16 lipca 1945 r. został dowódcą 309 Dywizjonu Myśliwskiego „Ziemi Czerwieńskiej". Funkcję dowódcy pełnił do rozformowania dywizjonu.

Za zasługi bojowe był odznaczony m. in. Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 09678, nadanym 10 lutego 1943 r, czterokrotnie Krzyżem Walecznych oraz Distinguished Flying Cross, nadanym 9 lutego 1945 r. Po demobilizacji zdecydował się na pobyt na terenie Wielkiej Brytanii. Przez wiele lat prowadził fermę hodowlaną. Zmarł 28 stycznia 1990 r.

(z arch. Stanisława Bochniaka)

Karol PNIAK

Urodził się 26 stycznia 1910 r. w Jaworznie. Tu ukończył szkołę powszechną a następnie gimnazjum w Chorzowie. Do lotnictwa wstąpił ochotniczo w październiku 1928 r., rozpoczął służbę w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie. Został skierowany do szkoły pilotażu w Bydgoszczy, ukończył ją w październiku 1930 r. i powrócił do Krakowa, do 22 Eskadry Liniowej. W 1931 r. ukończył Kurs Wyższego Pilotażu w Grudziądzu i został przeniesiony do 122 Eskadry Myśliwskiej. Był znakomitym pilotem - latał w składzie słynnej „Trójki Krakowskiej"(wraz z kpt. Jerzym Bajanem i kpr. Stanisławem Maćkiem). Wielokrotnie brał udział w pokazach lotniczych. W latach 1932 i 1933 zajął pierwsze miejsce w strzelaniu powietrznym na ogólnokrajowych zawodach w Grudziądzu. W sierpniu 1936 r. skierowany został do Szkoły Podchorążych Piechoty, następnie do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Szkołę ukończył w ramach XII promocji, lecz już w czerwcu 1939 r. został skierowany do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu.

We wrześniu 1939 r. walczył w 142 Eskadrze Myśliwskiej, wspierającej wojska Armii „Pomorze". W tej kampanii ma zaliczone zestrzelenie trzech samolotów niemieckich: 2 września 1939 r. bombowca Do 17, 3 września Hs 126 (zespołowo) i 4 września 1939 r. Ju 87. 4 września zaliczono mu też uszkodzenie dwóch kolejnych: Ju 87 i Do 17 (tego drugiego zespołowo). Przez Rumunię i Syrię dotarł do Francji; najpierw skierowany został do obozu w Salon, a następnie do bazy lotniczej w Lyon-Bron. W styczniu 1940 r. był już w Wielkiej Brytanii. Po krótkim przeszkoleniu został wysłany do 6 OTU wSutton Bridge. 8 sierpnia 1940 r. dostał przydział do 32 Dywizjonu Myśliwskiego RAF, który stacjonował w Biggin Hill. W jego składzie walczył podczas Bitwy o Anglię i w tym okresie zaliczono mu oficjalnie następujące zwycięstwa: 12 sierpnia zestrzelenie Bf 109, 15 sierpnia uszkodzenie Bf 109 i prawdopodobne zestrzelenie Do 17,18 sierpnia zestrzelenie dwóch Bf 109,22 sierpnia zespołowe uszkodzenie Do 17 i 24 sierpnia prawdopodobne zestrzelenie Bf 109. Podczas tej ostatniej walki został ranny, uratował się skacząc na spadochronie. 16 września 1940 r. ochotniczo przeszedł do 257 Dywizjonu Myśliwskiego RAF. 11 listopada 1940 r. zaliczono mu zestrzelenie włoskiego bombowca BR-20 oraz udział w zestrzeleniu drugiego-jest jedynym polskim pilotem, który zestrzelił w tym okresie włoski samolot. 23 listopada 1940 r. został przeniesiony do Dywizjonu 306. 1 lutego 1941 r. był odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 08995, a 1 kwietnia 1941 r. - Krzyżem Walecznych. 23 lipca został ranny podczas lądowania przymusowego po walce. Po kilku tygodniach został hospitalizowany z powodu powikłań. Powrócił do Dywizjonu 306 23 października, ale już 18 listopada 1941 r. odszedł na odpoczynek od latania bojowego. Do 9 kwietnia 1942 r. latał w Air Fighting Development Unit (Jednostce Rozwojowej Walki Powietrznej) w Duxford. W kwietniu 1942 r. powrócił do 306 Dywizjonu, gdzie został kontrolerem w naziemnym stanowisku dowodzenia. Wkrótce powrócił do latania bojowego. 1 czerwca 1942 r. dostał Distinguished Flying Cross. 1 grudnia 1942 r. został dowódcą Eskadry B w 306 Dywizjonie. 13 lutego 1943 r. rozpoczął przygotowania do wyjazdu do Afryki. Wszedł w skład Polish Fighting Team. W lipcu 1943 r. powrócił do Wielkiej Brytanii i został skierowany do dowództwa III Skrzydła Myśliwskiego w Perranporth. Od 24 września był instrukrorem w 58 OTU. Od 6 października ponownie był kontrolerem w naziemnym stanowisku dowodzenia. 20 grudnia 1943 r. został odznaczony, po raz trzeci, Krzyżem Walecznych. Od 12 marca 1944 r. był szefem szkolenia myśliwskiego w 61 OTU. 25 września 1944 r. dostał przydział do 84 Group Support Unit (Jednostki Wsparcia 84 Grupy 2nd TAF). 6 listopada 1944 r. dostał przydział do 308 Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego", a 28 listopada został jego dowódcą. Dowodził nim do 30 czerwca 1945 r. 8 marca 1946 r. dostał Krzyż Walecznych po raz czwarty. We wrześniu 1946 r. ponownie został dowódcą Dywizjonu 308, którym dowodził do momentu rozformowania.

24 lutego 1947 r. powrócił do kraju. Osiedlił się w Szczakowej koło Krakowa. Zmarł 17 października 1980 r.

(z arch. Jakuba Bargielowskiego)

Władysław POTOCKI

Urodził się 9 czerwca 1919 r. w Krakowie. Świadectwo maturalne uzyskał w Gimnazjum im. Bolesława Chrobrego w Piotrkowie Trybunalskim. W 1938 r. zdał egzamin wstępny do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Jesienią 1938 r. ukończył Dywizyjny Kurs Podchorążych Rezerwy. Naukę w SPL rozpoczął w styczniu 1939 r. w ostatnim roczniku przedwojennych podchorążych (m. in. razem z Z. Jelińskim, G. Sołogubem i W. Szajdą). Mając ukończone szkolenie szybowcowe, kontynuował naukę pilotażu na RWD-8 w Zajezierzu i na PWS-26 w Borowinie.

Naukę w SLP przerwała II wojna światowa. Przedostał się do Rumunii, później do Francji. W lutym 1940 r. wyjechał do Wielkiej Brytanii i wstąpił do RAF VR. Wiosną 1941 r. rozpoczął szkolenie pilotażowe. Od października szkolił się

w 58 OTU w Grangemouth. Po ukończeniu szkolenia przydzielony został, w stopniu podoficerskim, do 306 Dywizjonu Myśliwskiego „Toruńskiego". Podczas pełnienia służby w Dywizjonie 306, 1 maja 1942 r. dostał promocję oficerską. Od 8 grudnia 1942 r. do 13 stycznia 1943 r. był pilotem doświadczalnym w Aircraft and Armament Experimental Establishment, w ramach odpoczynku od latania bojowego. Następnie powrócił do Dywizjonu 306. W lutym 1943 r. ukończył kurs oficerski w Cosford. 24 października 1943 r. zaliczono mu uszkodzenie Fw 190.12 kwietnia 1944 r. został dowódcą Eskadry A w Dywizjonie 306. W1944 r. zaliczono mu następujące pewne zestrzelenia: 18 maja - He 111 (zespołowo), 7 czerwca - dwa Bf 109, 17 czerwca - Bf 109 (zespołowo) i 23 czerwca - ponownie dwa Bf 109. Tym samym według klasyfikacji brytyjskiej uzyskał tytuł asa myśliwskiego, mając łącznie sześć zwycięstw indywidualnych i zespołowych, natomiast wg polskiej klasyfikacji ma zaliczone 4 3/4 zestrzelenia. 1 sierpnia 1944 r., po zakończeniu kolejnej tury bojowej, został przydzielony do dowództwa II Skrzydła Myśliwskiego (133 Wing). 6 kwietnia 1945 r. został mianowany dowódcą 315 Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego". Dywizjonem tym dowodził do 15 lutego 1946 r. Dowódcą dywizjonu został jako pierwszy ze swojego rocznika SPL Dęblin (tzw. XIV promocji). Następnie pełnił funkcje sztabowe w dowództwie Polskiej Bazy Myśliwskiej Coltishall.

Po wojnie pracował w Dowództwie Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia. W 1948 r. przyjęty został do RAF. Ukończył kurs oblatywaczy eksperymentalnych (British Empire Test Pilots School) z drugą lokatą. Latał i demonstrował najnowsze samoloty angielskie podczas corocznych Światowych Wystaw Lotniczych w Farnborough i w Paryżu. W1958 r. został głównym pilotem doświadczalnym na Avro CF-105 Arrow w Kanadzie. 11 listopada 1958 r. wykonując lot doświadczalny, osiągnął prędkość 1,9 Macha. W historii przemysłu lotniczego, nie tylko Kanady, stał się pilotem wręcz legendarnym. Od 1962 r. pracował dla amerykańskiej firmy North American Aviation. Najpierw był oblatywaczem, a następnie kierownikiem wydziału oceny broni rakietowych (do 1985 r.). Był też jednym z założycieli i dyrektorem firmy Operations Analysis Inc. Zmarł 23 grudnia 1996 r. w Columbus w stanie Ohio (USA). Był odznaczony m. in. Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 09930, czterokrotnie Krzyżem Walecznych oraz Distinguished Flying Cross.

Gerard Karol RANOSZEK

Urodził się 4 listopada 1911 r. w Wierzbie koło Lublińca. W 1930 r. uzyskał świadectwo maturalne w gimnazjum klasycznym w Tarnowskich Górach. Rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Gdańskiej, równocześnie odbywał podstawowe szkolenie lotnicze. Przerwał studia i w 1932 r. został przyjęty do Szkoły Podchorążych Rezerw Lotnictwa w Dęblinie. Po ukończeniu SPRL kontynuował przerwane wcześniej studia. Wykonywał loty najpierw w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu, następnie w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu. 1 stycznia 1935 r. został podporucznikiem rezerwy. Jako pilot uczestniczył w licznych zawodach lotniczych.

Zmobilizowany w 1939 r. do lotnictwa, dostał zadanie ewakuowania prototypów polskich samolotów z Warszawy do Pińska. Podczas jednego z lotów na LWS-3 Mewa awaryjnie lądował. Drogą przez Słowację i Węgry przedostał się do Francji. Został przydzielony do grupy T. Rolskiego, z którą przeszkolił się na samolotach myśliwskich, ale nie zdążył wziąć udziału w walkach. Po upadku Francji, przez Afrykę Północną ewakuował się do Wielkiej Brytanii, dokąd przybył 27 czerwca 1940 r. Po przeszkoleniu lotniczym, 8 grudnia 1940 r. dostał przydział do 32 Dywizjonu RAF stacjonującego w Ackligton. 24 kwietnia 1941 r. został przeniesiony do Dywizjonu 306, w którym pełnił funkcję kontrolera na naziemnym stanowisku dowodzenia na lotnisku Northolt, równocześnie wykonując loty bojowe. Podczas patrolu nocąz 10 na 11 maja 1941 r. uzyskał uszkodzenie niemieckiego bombowca. 7 lutego 1942 r. na własną prośbę został przeniesiony do 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego „Lwowskich Puchaczy". 10 lipca 1942 r. został dowódcą Eskadry B. Podczas pełnienia służby w 307 Dywizjonie uzyskał w 1942 r. trzy potwierdzone zestrzelenia: w nocy z 4 na 5 sierpnia (wspólnie z sierż. radioobs. Jerzym Trzaskowskim), dwa samoloty niemieckie Ju 88 oraz z 24 na 25 września 1942 r., wraz z kpt. radioobs. Stanisławem Sawczyńskim, Dorniera Do 217. Po śmierci mjr. pil. Jana Michałowskiego w wypadku 21 marca 1943 r. pełnił obowiązki dowódcy 307 Dywizjonu. Po wyznaczeniu nowego dowódcy (którym był mjr Jerzy Orzechowski), w kwietniu 1943 r. Gerard Ranoszek powrócił na stanowisko dowódcy eskadry. 28 maja 1943 r. został oficerem łącznikowym w 10 Grupie Myśliwskiej, a 30 stycznia 1944 r. - w 12 Grupie Myśliwskiej. 21 maja 1944 r. powrócił do 307 Dywizjonu na stanowisko dowódcy. Był pierwszym oficerem rezerwy w polskim lotnictwie, któremu powierzono stanowisko dowódcy dywizjonu myśliwskiego. Dywizjonem dowodził do 8 grudnia 1944 r. Ukończył Wyższą Szkołę Lotniczą. Następnei służył w dowództwie 84 Grupy 2nd TAF.

Po wojnie wyjechał do Republiki Południowej Afryki. Zmarł w lipcu 1992 r. Odznaczony: Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 09682, 3-krotnie Krzyżem Walecznych oraz innymi odznaczeniami, m. in. Distinguished Flying Cross.

Jan SIEKIERSKI

Urodził się 1 marca 1913 r. w Stanisławowie. W 1932 r. ukończył Gimnazjum Matematyczno-Przyrodnicze w Stanisławowie. Pragnąc zdobyć zawód oficera ukończył kurs unitarny w Różanie nad Narwią od 15 sierpnia 1933 r. do 15 października 1935 r. uczył się w Szkole Podchorążych Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej. Jako podporucznik, dowódca plutonu, służył w 26 Pułku Piechoty. Od 3 listopada 1937 r. do 3 sierpnia 1938 r. uczestniczył w kursie aplikacyjnym dla oficerów broni głównych w Centrum Wyszkolenia Lotnictwa Nr 1 w Dęblinie. Uzyskał tytuł obserwatora. Podczas służby w 6 Pułku Lotniczym we Lwowie był obserwatorem i oficerem administracyjnym pułku.

W wyniku walk wrześniowych 1939 r. przekroczył granicę z Rumunią skąd przedostał się do Francji. We Francji, w Lyon-Bron był dowódcą plutonu podchorążych. Po upadku Francji był ewakuowany do Wielkiej Brytanii. W Wielkiej Brytanii początkowo był dowódcą dyonu zgrupowania szeregowców w Centrum Wyszkolenia Lotnictwa. 7 czerwca 1941 r. został skierowany na szkolenie pilotażowe, które kolejno odbywał w 25 Szkole Pilotażu Początkowego i w 16 Szkole Pilotażu Podstawowego. Następnie odbywał praktykę pilotażową w 4 Air Gunners School (4 Szkole Strzelców Samolotowych). 17 sierpnia 1942 r. rozpoczął szkolenie myśliwskie w 58 OTU. 28 października 1942 r. został przydzielony jako pilot do 316 Dywizjonu Myśliwskiego „Warszawskiego". W listopadzie 1943 r. odbył kurs w Fighter Leaders School (Szkole Dowódców Myśliwskich). Od 8 maja 1944 r. latał w składzie 306 Dywizjonu Myśliwskiego „Toruńskiego". 7 czerwca 1944 r. uzyskał zestrzelenie Bf 109 i uszkodzenie drugiego. Od lipca był w Dyonie 306 dowódcą eskadry. W okresie od lipca do sierpnia 1944 r. zestrzelił 7 bomb latających V1 samodzielnie i 3 wspólnie z innymi pilotami. W grudniu rozpoczął studia w Wyższej Szkole Lotniczej. W styczniu 1945 r. został oficerem operacyjnym w 84 Grupie 2 Lotnictwa Współdziałania. Takie same obowiązki, oficera operacyjnego, pełnił od 18 sierpnia 1945 r. w Polskiej Bazie Myśliwskiej Coltishall. 15 lutego 1946 r. został dowódcą315 Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego" (przejmując obowiązki od Władysława Potockiego) i dowodził nim do rozwiązania dywizjonu. Za zasługi wojenne był odznaczony m. in. Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 11121, 3-krotnie Krzyżem Walecznych oraz Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami.

Po demobilizacji pozostał w Wielkiej Brytanii. Zmarł 19 września 1996 r. w Birmingham.

Stanisław SKALSKI

Urodził się 27 listopada 1915 r. w Kodymie. Gimnazjum ukończył w Dubnie, zdając maturę w 1933 r. Zdał egzamin na Politechnikę Warszawską po czym podjął studia na Wyższej Szkole Dyplomatycznej w Warszawie, na wydziale dyplomatyczno-konsularnym. W maju 1934 r. ukończył w Polichnie kurs szybowcowy kategorii A i B, a w kwietniu 1935 r. - Lotnicze Przysposobienie Wojskowe w Łucku. Po przerwaniu studiów, w 1936 r. wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. 15 października 1938 r. uzyskał promocję na stopień oficerski. Dostał przydział liniowy do 142 Eskadry Myśliwskiej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu.

We wrześniu 1939 r. latał w tej eskadrze w lotnictwie Armii „Pomorze". Podczas kampanii wrześniowej zaliczono mu 4 i 1/4 zestrzelenia: 2 września - dwa Do 17 (w rzeczywistości przynajmniej jeden z nich to Bf 110), 3 września dwa Hs 126 (w tym jeden zespołowo), 4 września Ju 87 (a także udział w zespołowym uszkodzeniu Do 17). Swoje wspomnienia z tych walk opisał po wojnie w książce pt. „Czarne krzyże nad Polską". Przedostał się do Rumunii, następnie przez Liban do Francji. Przebywał w stacjach zbornych w Salon, a potem w Lyonie. W styczniu 1940 r. wyjechał do Wielkiej Brytanii. Odbył przeszkolenie w 6 OTU w Sutton Bridge. 3 sierpnia 1940 r. znalazł się w składzie formowanego 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego", jednak 12 sierpnia 1940 r. został odesłany do bazy w Blackpool. Dwa tygodnie później, 26 sierpnia 1940 r., dostał przydział do 501 Dywizjonu RAF. W okresie Bitwy o Anglię zaliczono mu cztery zestrzelenia samolotów niemieckich (30 sierpnia - He 111, 31 sierpnia - Bf 109, a 2 września - dwa Bf 109) oraz dwa uszkodzenia (30 sierpnia - He 111, 1 września - Bf 110). 5 września 1940 r. został zestrzelony nad Canterbury w samolocie Huricane nr V6644. Był ciężko ranny w nogę i mocno poparzony. Po wyjściu ze szpitala powrócił do 501 Dywizjonu. 8 listopada 1940 r. miał udział w zestrzeleniu dwóch Bf 109 (zaliczono mu po 1 /3 zestrzelenia każdego z nich). 21 grudnia 1940 r. został odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 08996.25 lutego 1941 r. dostał przydział do Dywizjonu 306 jako kontroler na naziemnym stanowisku dowodzenia. Pod koniec kwietnia został przeniesiony do Dywzjonu jako pilot. Latem 1941 r. uzyskał pięć zwycięstw nad Bf 109 (24 lipca, 19 i 21 sierpnia po jednym oraz 17 września dwa). 15 sierpnia 1941 r. został dowódcą Eskadry B. 10 września 1941 r. został odznaczony Krzyżem Walecznych - od razu dwukrotnie. 30 października 1941 r. został odznaczony, po raz trzeci, Krzyżem Walecznych, a 19 lutego 1942 r. - Distinguished Flying Cross. 1 marca 1942 r. został przeniesiony do 316 Dywizjonu Myśliwskiego „Warszawskiego" na stanowisko dowódcy Eskadry B. 10 kwietnia uzyskał potwierdzone zestrzelenie Fw 190,25 kwietnia - uszkodzenie Bf 109, a 3 maja -

prawdopodobne zestrzelenie Fw 190. 2 maja 1942 r. został dowódcą 317 Dywizjonu Myśliwskiego „Wileńskiego". Dowodził nim do początku listopada 1942 r. 15 listopada 1942 r. został odznaczony, po raz drugi, Distinguished Flying Cross. Od listopada był instruktorem w 58 OTU w Balado Bridge. 28 stycznia 1943 r. został czasowo przeniesiony do dowództwa I Skrzydła Myśliwskiego w Northolt. W lutym mianowano go zastępcą W/Cdr Tadeusza Rolskiego, dowódcy Polskiego Zespołu Myśliwskiego. Na tym stanowisku brał udział w kampanii afrykańskiej od marca do czerwca 1943 r. 28 marca 1943 r. zestrzelił niemiecki bombowiec Ju 88.2 i 4 kwietnia zaliczono mu po jednym zestrzeleniu Bf 109, a 6 maja - uszkodzenie Bf 109. Zgłosił się do latania w jednostce RAF na obszarze śródziemnomorskim i 30 czerwca dostał przydział do 601 Dywizjonu, którym następnie dowodził od 15 lipca do 20 października 1943 r. (był drugim Polakiem, który dowodził dywizjonem brytyjskim). Po powrocie do Wielkiej Brytanii służył w dowództwie I Skrzydła w Northolt. W listopadzie 1943 r. został odznaczony, po raz trzeci, Distinguished Flying Cross (jako jedyny Polak i jeden z dziewięciu pilotów odznaczonych trzykrotnie DFC w czasie II wojny światowej). 12 grudnia 1943 r. został dowódcą I Skrzydła Myśliwskiego (131 Airfield RAF), którym dowodził do 3 kwietnia 1944 r. Od 4 kwietnia do 2 sierpnia 1944 r. dowodził II Skrzydłem Myśliwskim (133 Wing RAF). 25 maja 1944 r. został odznaczony Złotym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 00032. 24 czerwca 1944 r. zaliczono mu zestrzelenie dwóch niemieckich myśliwców Bf 109, które w wyniku jego ataku zderzyły się ze sobą. W październiku 1944 r. wyjechał do Stanów Zjednoczonych, tam ukończył Wyższą Szkołę Wojenną. Po powrocie, w lutym 1945 r. został skierowany, jako sztabowy oficer operacyjny, do 11 Grupy Myśliwskiej. Od 19 marca 1945 r. służył w dowództwie II Skrzydła. 26 maja 1945 r. odznaczony był Distinguished Service Order. Od lutego 1946 r. pełnił funkcję oficera sztabowego w Dowództwie Brytyjskiego Lotnictwa Okupacyjnego w Niemczech.

8 czerwca 1947 r. powrócił do kraju i już w lipcu tego roku rozpoczął służbę w lotnictwie. Pełnił obowiązki Inspektora Techniki Pilotażu w Dowództwie Wojsk Lotniczych. 4 czerwca 1948 r. został aresztowany pod sfabrykowanym zarzutem szpiegostwa. Skazany na karę śmierci, spędził w więzieniu prawie osiem lat. Dopiero 11 kwietnia 1956 r. Najwyższy Sąd Wojskowy zwolnił i zrehabiliował ppłk. Stanisława Skalskiego. W 1957 r. powrócił do lotnictwa. Pełnił wiele ważnych funkcji. Później pracował w lotnictwie sportowym, był sekretarzem generalnym, a następnie urzędującym wiceprezesem Aeroklubu Polskiego. W październiku 1988 r. dostał stopień generała brygady. Mieszka w Warszawie.

Stefan WITORZEŃĆ

Urodził się 15 stycznia (2 stycznia wg kalendarza gregoriańskiego) 1908 r. w Lidzie. Po maturze wstąpił na Uniwersytet im. Stefana Batorego w Wilnie. Przerwał naukę, ukończył Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie, a następnie Szkołę Podchorążych Lotnictwa. Promowany na podporucznika w 1932 r., dostał przydział liniowy do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. W 1935 r., już jako porucznik, został skierowany do pracy instruktorskiej w Wyższej Szkole Pilotażu w Grudziądzu (przeniesionej na początku 1939 r. do Ułęża).

We wrześniu 1939 r., w ramach utworzonej spośród instruktorów eskadry, bronił rejonu Dęblina. Przez Rumunię dotarł do Francji, następnie do Wielkiej Brytanii. Po krótkim przeszkoleniu, 6 sierpnia 1940 r. dostał przydział do 501 Dywizjonu Myśliwskiego F?AF. W jego składzie walczył w Bitwie o Anglię i w tym okresie uzyskał pięć potwierdzonych zestrzeleń (15 sierpnia - dwa Ju 87, 18 sierpnia - Bf 109. 2 września - Ju 88, 11 września - udział w zestrzeleniu Do 215) i dwa uszkodzenia niemieckich samolotów (12 sierpnia - Bf 110, a 24 sierpnia - Ju 88). 17 listopada 1940 r. przeszedł do 306 Dywizjonu Myśliwskiego „Toruńskiego", w którym od 22 listopada dowodził Eskadrą A. 21 grudnia 1940 r. został odznaczony Srebrnym Krzyżem Order Wojennego Virtuti Militari nr 08992. 14 maja 1941 r. skierowany do 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego", na stanowisko dowódcy Eskadry A. Od 27 maja do 24 listopada 1941 r. dowodził 302 Dywizjonem. 4 września 1941 r. uzyskał zestrzelenie Bf 109. 30 października 1941 r. został odznaczony Krzyżem Walecznych. 24 listopada 1941 r. objął funkcję dowódcy II Skrzydła Myśliwskiego. Dowodził nim do 25 września 1942 r. 1 czerwca 1942 r. - odznaczony Distinguished Flying Cross. Od 25 września 1942 r. był oficerem łącznikowym w 11 Grupie RAF. Od 18 lutego był zastępcą Polskiego Oficera Łącznikowego w dowództwie lotnictwa myśliwskiego. Od 24 kwietnia 1944 r. był szefem wyszkolenia w 61 OTU. Od połowy sierpnia do października 1944 r. służył w dowództwie II Skrzydła Myśliwskiego, wykonując loty bojowe z jego dywizjonami. Następnie powrócił do 61 OTU, a 7 stycznia 1945 r. objął dowodzenie 25 Polską Szkołą Pilotażu Podstawowego w Hucknall. Od 19 czerwca 1945 r. do rozwiązania dowodził 131 Polowym Portem Lotniczym. Jako przedstawiciel lotnictwa wchodził w skład Kapituły Orderu Wojennego Virtuti Militari.

Do kraju powrócił w 1948 r. Uniemożliwiono mu służbę w lotnictwie i pracował jako referent w przemyśle. Dopiero w 1957 r. został powołany służby w lotnictwie. Pełnił wiele odpowiedzialnych funkcji, w tym komendanta Centrum Szkolenia Lotniczego w Modlinie. Mieszkał w Warszawie. W 1991 r. został prezesem - zarejestrowanego w kraju - Stowarzyszenia Lotników Polskich. Zmarł 30 grudnia 1994 r. Pośmiertnie odznaczony został Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski.

John Reginald Cass YOUNG

Urodził się 19 lipca 1915 r. Kilkakrotnie próbował się dostać jako kadet do Royal Navy, ale - mimo, że za każdym razem zdawał wymagane egzaminy - z przyczyn losowych nie udało mu się to. Ostatecznie podjął pracę na statku handlowym w przedsiębiorstwie żeglugowym Canadian Pacific. W lipcu 1936 r. wyjechał do Kanady. W ramach pracy w Candian Pacific uczył się pilotażu, w związku z planowanym przez tę firmę założeniem własnych linii lotniczych. Plany te zostały jednak zablokowane na szczeblu rządowym. 22 listopada został obywatelem kanadyjskim. W czerwcu 1937 r. przyjechał do Wielkiej Brytanii i podjął naukę pilotażu jako cywil. Po uzyskaniu stopnia oficera rezerwy RAF w sierpniu tego roku, kontynuował szkolenie lotnicze w 11 Elementary & Reserve Flying Training School w Perth, a następnie w 8 Flying Training School w Montrose. Szkolenie ukończył 21 sierpnia 1937 r. i dostał przydział do 10 Dywizjonu RAF w celu przeszkolenia jako drugi pilot bombowca Armstrong Whitworth Whitley. W 1938 r. rozpoczął studia techniczne na Uniwersytecie Cambridge, utrzymując się częściowo z pracy jako instruktor pilotażu w szkole lotniczej w Brough, gdzie podniósł własne kwalifikacje pilotażowe.

1 czerwca 1939 r. został powołany do służby czynnej. Ukończył kurs instruktorski w Central Flying School w Upavon, po czym dostał przydział na stanowisko instruktora i adiutanta do 41 Dywizjonu. W październiku 1939 r. dostał przydział do 603 Dywizjonu. 16 maja 1940 r. został przeniesiony do formującego się 249 Dywizjonu. Następnie służył po kolei w kilku dywizjonach cudzoziemskich: od końca sierpnia do 2 października w 306, potem przez tydzień w czechosłowackim 312, od 9 października 1940 r. do początku marca 1941 r. w 308 Dywizjonie Myśliwskim „Krakowskim", od 6 marca do 26 maja w 317 „Wileńskim". 2 kwietnia 1941 r. w Dyonie 317 uszkodził podczas patrolu Ju 88, co było pierwszym zwycięstwem zapisanym na konto „wilniaków". Po odejściu z 317 służył w kanadyjskim 406 Dywizjonie myśliwców nocnych. Następnie dowodził 289 Dywizjonem (specjalizującym się w holowaniu celów do ćwiczeń artylerii przeciwlotniczej), będąc jednocześnie komendantem bazy RAF Kirknewton. 1 stycznia 1942 r. został odznaczony Air Force Cross. W maju 1942 r. dostał przydział do 96 Dywizjonu myśliwskiego nocnego, a w listopadzie do dowództwa lotnictwa myśliwskiego. W czerwcu 1943 r. został przydzielony do 29 Dywizjonu myśliwców nocnych, a następnie do 264 Dywizjonu o podobnym przeznaczeniu. Pod koniec 1943 r. został wysłany do nocnego myśliwskiego Dywizjonu 108 stacjonującego w Egipcie. W marcu 1944 r. czasowo pełnił obowiązki dowódcy 153 Dywizjonu w Algierii. 1 kwietnia, podczas nocnego patrolu, przechwycił i omyłkowo zestrzelił samolot Lockheed Ventura z 500 Dywizjonu, na pokładzie którego był dowódca tego dywizjonu i generał z dowództwa wyższego szczebla. Przeprowadzone śledztwo zwolniło Younga z odpowiedzialności za to wydarzenie. 15 lipca 1944 został dowódcą Dywizjonu 108. Następnie był dowódcą całości działań lotnictwa myśliwskiego RAF w obszarze śródziemnomorskim. 15 lipca 1944 r. został wyróżniony pochwałą w rozkazie za działania przeciwko niemieckim garnizonom na Morzu Egejskim. Po wycofaniu się Niemców z Grecji, w październiku przeniósł się ze swoim dywizjonem na lotnisko Araxos na Peloponezie. Brał udział w walkach przeciwko komunistycznej partyzantce, a po rozbiciu tegp powstania antyrządowego w lutym 1945 r. wrócił do Wielkiej Brytanii.

W kwietniu 1945 r. przeszedł do rezerwy w stopniu Wing Commandera (ppłk.). Podjął pracę w liniach lotniczych BOAC. Odszedł na emeryturę 24 listopada 1970 r. Przez wiele lat był kronikarzem Battle of Britain Fighter Pilots' Association (Stowarzyszenia Pilotów Myśliwskich Bitwy o Anglię).

(via Chris Goss)

Janusz ŻURAKOWSKI

Urodził się 12 września 1914 r. w Ryżawce (na dalekich kresach wschodnich). Po ukończeniu gimnazjum w Lublinie, w 1934 r. wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Promowany w 1937 r. (12. lokata), dostał przydział liniowy do 161 Eskadry Myśliwskiej 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Na 6 miesięcy przed wybuchem wojny został przeniesiony, jako instruktor specjalizacji myśliwskiej, do Centrum Wyszkolenia Lotnictwa Nr 1 w Dęblinie.

We wrześniu 1939 r. walczył w składzie tzw. „grupy dęblińskiej". Przez Rumunię przedostał się do Francji, w styczniu 1940 r. skierowany został do Wielkiej Brytanii. Od 25 lipca do 5 sierpnia przeszedł przeszkolenie w 5 OTU w Aston Down, po czym dostał przydział do 152 Dywizjonu RAF. Tydzień później trafił do 234 Dywizjonu, w którym następnie uzyskał trzy potwierdzone zestrzelenia (15 sierpnia - Bf 110 zespołowo, 5 i 6 września - po jednym Bf 109) i jedno prawdopodobne (29 września - Bf 110 zespołowo). 5 października został przeniesiony do 609 Dywizjonu. Od 21 marca do 7 grudnia był instruktorem, kolejno w 57, 55, 56, 61 i 58 OTU. 9 grudnia 1941 r. powrócił do latania bojowego, w składzie 315 Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego". 6 kwietnia 1942 r. został dowódcą Eskadry B w Dywizjonie 306. Od 5 czerwca do 28 grudnia 1942 r. dowodził Dywizjonem 316. Od stycznia 1943 r. kierował szkoleniem strzeleckim pilotów w sektorze Northolt. W tym czasie wykonywał też loty bojowe. Podczas jednego z nich, wykonywanego z Dywizjonem 316, uszkodził Bf 109, ale sam o mało nie został omyłkowo

zestrzelony przez jednego z polskich pilotów, który wziął jego Spitfire'a za Bf 109. Wiele lat później podsumował to z ironią „gdybym dobrze instruował pilotów, to by wziął właściwą poprawkę i mnie zlikwidował...". W lipcu 1943 r. objął stanowisko zastępcy dowódcy skrzydła w Northolt, dowodził skrzydłem w 44 lotach bojowych . W październiku 1943 r. dostał przydział do Dowództwa Lotnictwa Myśliwskiego RAF. W marcu 1944 r. został skierowany do Szkoły Pilotów Doświadczalnych (Empire Test Pilots' School). Po rocznym kursie dostał przydział do jednostki doświadczalnej w Boscombe Down. W dwóch następnych latach wykonywał loty doświadczalne na ponad 40 typach samolotów.

Po zwolnieniu ze służby w polskim lotnictwie, w 1947 r., pełnił funkcję pilota doświadczalnego w zakładach Gloster Aircraft w Wielkiej Brytanii. W 1952 r. wyjechał do Kanady, został szefem pilotów doświadczalnych w firmie Avro Canada. Mieszka w Kanadzie Podpułkownik Janusz Żurakowski odznaczony jest Srebrnym Krzyżem Order Wojennego Virtuti Militari nr 08488, nadanym mu 20 grudnia 1943 r. oraz trzykrotnie Krzyżem Walecznych. W uznaniu zasług dla kanadyjskiego przemysłu lotniczego został przyjęty do „Canada's Aviation Hall of Famę", a w 1996 r. jego podobiznę umieszczono na 20-dolarowej monecie pamiątkowej, upamiętniającej pierwszy lot z przekroczeniem bariery dźwięku w Kanadzie. W 2002 r. opublikował swoje wspomnienia pod tytułem „Nie tylko o lataniu".

Ponadto Ignacy Olszewski, który w październiku 1941 r. był przez kilka dni przydzielony do Dywizjonu 306, ale nie wykonał w nim ani jednego lotu, w 1945 r. został dowódcą Dywizjonu 302, a następnie 308. Był on - obok G. Ranoszka i B. Arcta - ostatnim z trzech oficerów rezerwy w polskim lotnictwie, którzy doszli do stanowiska dowódcy dywizjonu myśliwskiego.

Piloci Dywizjonu 306, którzy zginęli śmiercią lotnika

F/Lt H W Tennant	24 grudnia I940r.
por. Bogdan Bielkiewicz	13 lutego 1941 r.
por. Jan Artur Czapiewski	19 maja 1941 r.
por. Janusz Bogdan Kosmowski	23 lipca 1941 r.
por. Jan Kazimierz Maras	23 lipca 1941 r.
kpt. Jerzy Zaremba	14 sierpnia 1941 r.
por. Wiesław Choms	14 sierpnia 1941 r.
plut. Stanisław Zięba (zmarł z ran)	23 sierpnia 1941 r.
kpt. Jerzy Karol Józef Słoński-Ostoja	29 sierpnia 1941 r.
kpr. Tadeusz Zawistowski	11 września 1941 r.
plut. Stanisław Wieprzkowicz	16 września 1941 r.
sierż. Otto Pudrycki	5 grudnia 1941 r.
kpt. Stanisław Zieliński	30 grudnia 1941 r.
por. Edward Jankowski	14 kwietnia 1942 r.
mjr Antoni Wczelik	14 kwietnia 1942 r.
por. Adam Fliśnik	26 kwietnia 1942 r.
sierż. Zdzisław Horn	22 sierpnia 1942 r.
por. Witold Szyszkowski	22 sierpnia 1942 r.
kpt. Tadeusz Czerwiński	22 sierpnia 1942 r.
kpr. Marian Kordasiewicz	9 października 1942 r.
plut. Zygmunt Rozworski	8 listopada 1942 r.
ppor. Wiesław Benoit	18 listopada 1942 r.
por. Józef Gil	31 grudnia 1942 r.
ppor. Leon Kosmowski	31 grudnia 1942 r.
st. sierż. Wawrzyniec Jasiński	26 stycznia 1943 r.
ppor. Wojciech Marian Weyers	2 lutego 1943 r.
st. sierż. Arkadiusz Bondarczuk	27 września 1943 r.
por. Władysław Jan Szajda	4 kwietnia 1944 r.
plut. Kazimierz Osieleniec	21 kwietnia 1944 r.
por. Bolesław Gęca	7 czerwca 1944 r.
kpt. Janusz Marciniak	23 czerwca 1944 r.
por. Egon Stanisław Zygmund	29 lipca 1944 r.
ppor. Feliks Migoś	18 sierpnia 1944 r.
plut. Tadeusz Kołoszczyk	27 września 1944 r.

Zwycięstwa powietrzne zaliczone pilotom Dywizjonu 306

Zwycięstwa nad samolotami wg dokumentacji zweryfikowanej po wojnie przez Dowództwo Sił Powietrznych. Zestrzelenia V1 wg dokumentacji Dywizjonu 306 i Skrzydła (odbiegają one od sumarycznych wyników poszczególnych pilotów opublikowanych przez Dowództwo Sił Powietrznych).

Data	Zestrzelony	Prawdopodobnie zestrzelony	Uszkodzony	Stopień, imię i nazwisko pilota
13 listopada 1940		1/3 He 111		P/O Edward Jankowski
		1/3 He 111		F/Lt Hugh Charles Kennard
		1/3 He 111		P/O Bohdan Bielkiewicz
11 maja 1941	1 He 111			F/O Władysław Nowak
			1 Ju 88	F/O Gerard Ranoszek
16 czerwca 1941			1 Bf 109	P/O Kazimierz Rutkowski
17 czerwca 1941	1 Bf 109			F/O Jerzy Słoński-Ostoja
			1 Bf 109	Sgt Leon Kosmowski
	1 Bf 109			Sgt Józef Jeka
	1 Bf 109			Sgt Leon Kosmowski
21 czerwca 1941	1 Bf 109			Sgt Leon Kosmowski
24 czerwca 1941		1 Bf 109		Sgt Wawrzyniec Jasiński
27 czerwca 1941			1 Bf 109	Sgt Józef Jeka
30 czerwca 1941			1 Bf 109	P/O Zdzisław Langhamer
6 lipca 1941		1/2 Bf 109		P/O Leon Jaugsch
23 lipca 1941			2 Bf 109	F/Lt Władysław Nowak
	1 Bf 109			F/O Jerzy Słoński-Ostoja
	1 Bf 109			Sgt Aleksander Franczak
24 lipca 1941	1 Bf 109			F/O Stanisław Skalski
14 sierpnia 1941	1 Bf 109	1 Bf 109		S/Ldr Jerzy Słoński-Ostoja
	1 Bf 109			Sgt Stanisław Wieprzkowicz
16 sierpnia 1941	1 Bf 109			P/O Zdzisław Radomski
	1 Bf 109			Sgt Wawrzyniec Jasiński
	1 Bf 109			Sgt Józef Jeka
	1 Bf 109			P/O Zdzisław Langhamer
	1 Bf 109			Sgt Otto Pudrycki
	1 Bf 109		1 Bf 109	Sgt Henryk Pietrzak
19 sierpnia 1941	1 Bf 109			F/Lt Stanisław Skalski
21 sierpnia 1941		1 Bf 109		F/Lt Stanisław Skalski
29 sierpnia 1941	1 Bf 109			Sgt Marcin Machowiak
17 września 1941	2 Bf 109			F/Lt Stanisław Skalski
27 września 1941			1 Bf 109	S/Ldr Antoni Wczelik
			1 Bf 109	Sgt Zygmunt Rozworski
	1 Bf 109			Sgt Grzegorz Sołogub
	1 Bf 109			P/O Ryszard Malczewski
18 grudnia 1941	1 Bf 109			Sgt Leon Kosmowski
	1 Bf 109			F/Lt Kazimierz Rutkowski
30 grudnia 1941	1 Bf 109			F/Lt Kazimierz Rutkowski
	1 Bf 109			S/Ldr Antoni Wczelik
	1 Bf 109			Sgt Jan Śmigielski
		1 Bf 109		P/O Sergiusz Szpakowicz
		1 Bf 109		P/O Grzegorz Sołogub
			1 Bf 109	P/O Zdzisław Langhamer
14 kwietnia 1942	1 Bf 109			F/O Adam Fliśnik
	1 Bf 109			P/O Józef Żulikowski
16 kwietnia 1942	2 Bf 109			P/O Grzegorz Sołogub
17 kwietnia 1942	1 Bf 109			Sgt Zdzisław Horn

26 kwietnia 1942	1 Fw 190			S/Ldr Tadeusz Czerwiński
2 października 1942	1 Fw 190			F/O Władysław Walendowski
9 października 1942	1 Fw 190		1 Bf 109	F/Lt Józef Gil
	1 Fw 190			F/O Stanisław Kędzierski
	1 Fw 190			P/O Henryk Pietrzak
		1 Fw 190		F/Lt Józef Żulikowski
31 grudnia 1942	1 Fw 190			P/O Henryk Pietrzak
	1 Fw 190		1 Fw 190	F/O Zdzisław Langhamer
		1 Fw 190		F/O Korneliusz Górniak
		1 Fw 190		P/O Władysław Szajda
			1 Fw 190	W/O Jan Śmigielski
21 stycznia 1943		1 Fw 190	1 Fw 190	F/O Sergiusz Szpakowicz
		1 Fw 190		Sgt Herbert Szwaba
		1 Fw 190		S/Ldr Kazimierz Rutkowski
15 lutego 1943	1 Fw 190			S/Ldr Kazimierz Rutkowski
	1 Fw 190			W/O Jan Śmigielski
24 września 1943		1 Fw 190		F/Sgt Franciszek Berezowski
		1 Fw 190		F/Sgt Zygmunt Kawnik
			1 Bf 109	F/O Stefan Tronczyński
27 września 1943	1 Fw 190			W/O Marcin Machowiak
24 października 1943			1 Fw 190	F/O Władysław Potocki
29 listopada 1943	1 Fw 190			F/O Władysław Szajda
21 stycznia 1944			1 Me 210	F/Lt Zygmunt Drybański
23 stycznia 1944	1 Fw 190			F/O Stefan Tronczyński
18 maja 1944	1/4 He 111			F/O Andrzej Beyer
	1/4 He 111			F/Lt Władysław Potocki
	1/4 He 111			F/O Stefan Tronczyński
	1/4 He 111			F/Sgt Jan Pomietlarz
7 czerwca 1944	2 Bf 109	1 Bf 109		F/O Henryk Pietrzak
	1 Bf 109		1 Bf 109	F/Sgt Stanisław Rudowski
			1 Bf 109	F/Lt Zygmunt Jeliński
	2 Bf 109			F/Lt Władysław Potocki
	1 Bf 109			F/Sgt Witold Nowoczyn
	1 Bf 109			F/O Andrzej Beyer
	1 Bf 109			F/Lt Ryszard Budrewicz
			1 Bf 109	F/Sgt Jan Pomietlarz
	1 Bf 109			F/Lt Grzegorz Sołogub
	1 Bf 109		1 Bf 109	F/Lt Jan Siekierski
	1 Bf 109			S/Ldr Stanisław Łapka
		1 Bf 109		F/Sgt Jacek Czeżowski
17 czerwca 1944	1/2 Fw 190			F/Lt Zygmunt Jeliński
	1/2 Fw 190			F/Lt Władysław Potocki
	1/2 Fw 190			F/Sgt Jan Pomietlarz
	1/2 Fw 190			F/O Andrzej Beyer
23 czerwca 1944	1 Bf 109			P/O Janusz Bzowski
	1 Bf 109			F/Sgt Jan Pomietlarz
	2 Bf 109			F/Lt Władysław Potocki
	1 Bf 109		2 Bf 109	F/Sgt Jacek Czeżowski
	1 Fw 190			F/Sgt Stanisław Letki
	1 Fw 190			F/Lt Grzegorz Sołogub
24 czerwca 1944	1 Bf 109		1 Fw 190	F/Lt Kazimierz Sporny
			1 Fw 190	F/Sgt Witold Nowoczyn
10 lipca 1944	1 V1			F/Sgt Stanisław Rudowski
11 lipca 1944	1 V1			F/Lt Jan Siekierski
12 lipca 1944	1/2 V1			F/O Andrzej Beyer
	2x1/2 V1			F/Sgt Witold Nowoczyn
15 lipca 1944	1/2 V1			P/O Janusz Bzowski

16 lipca 1944	1/2 V1		F/Sgt Witold Nowoczyn
	1 V1		F/Sgt Józef Zaleński
18 lipca 1944	1 V1		F/Lt Jan Siekierski
19 lipca 1944	3 V1		F/Sgt Stanisław Rudowski
	1/2 V1		F/Sgt Jan Zaworski
22 lipca 1944	2 V1		F/O Czesław Gierycz
	2 V1		P/O Zygmunt Kawnik
	1 V1		F/Sgt Stanisław Rudowski
	3 V1		F/Lt Jan Siekierski
23 lipca 1944	1 V1		F/O Karol Marschall
	1/2 V1		P/O Feliks Migoś
	1+1/2 V1		F/O Stefan Tronczyński
24 lipca 1944	2x1/2 V1		F/O Andrzej Beyer
	1/2 V1		P/O Zygmunt Kawnik
26 lipca 1944	1/2 V1		F/O Andrzej Beyer
	1/3 V1		F/Sgt Jacek Czeżowski
	1/3 V1		S/Ldr Paweł Niemiec
	2 1/2 V1		F/Sgt Józef Zaleński
27 lipca 1944	1 V1		W/O Jan Pomietlarz
	1 1/2 V1		F/Sgt Stanisław Rudowski
	1 1/2 V1		P/O Jan Śmigielski
28 lipca 1944	1 V1		F/Sgt Józef Zaleński
29 lipca 1944	1/2 V1		F/Sgt Józef Zaleński
30 lipca 1944	1/2 V1		F/Sgt Jacek Czeżowski
	1/2 V1		F/Sgt Józef Zaleński
31 lipca 1944	1 V1		F/Sgt Stanisław Rudowski
3 sierpnia 1944	2 V1		F/Sgt Stanisław Rudowski
4 sierpnia 1944	1 V1		P/O Janusz Bzowski
	1 V1		F/Lt Jan Siekierski
	1 1/2 V1		F/Sgt Jan Zaworski
5 sierpnia 1944	1 V1		F/O Jan Śmigielski
	1 V1		F/Sgt Witold Nowoczyn
6 sierpnia 1944	3 V1		F/Lt Jan Siekierski
7 sierpnia 1944	1 V1		P/O Kazimierz Wacnik
	1/2 V1		F/Sgt Józef Zaleński
16 sierpnia 1944	1 V1		F/O Karol Marschall
	1 1/2 V1		W/O Jan Rogowski
	1 1/3 V1		F/Lt Jan Wisiorek
	1/2 V1		F/Sgt Stanisław Rudowski
17 sierpnia 1944	1/2 V1		F/Lt Włodzimierz Klawe
	1 V1		F/Lt Jan Siekierski
	1/2 V1		F/O Marian Wędzik
	1 V1		F/Sgt Józef Zaleński
19 sierpnia 1944	1 1/3 V1		F/Sgt Eugeniusz Dowgalski
	2 1/3 V1		F/Lt Włodzimierz Klawe
	1/2 V1		F/O Marian Wędzik
	1/2 V1		F/Sgt Józef Zaleński
23 sierpnia 1944	2x1/2 V1		F/Lt Włodzimierz Klawe
28 sierpnia 1944	1 V1		W/O Jan Pomietlarz
	2 V1		W/O Jan Rogowski
	1 V1		F/Lt Jan Wisiorek
25 września 1944		1 Fw 190	F/O Jan Śmigielski
21 lutego 1945	1 Do 217		F/Lt Stefan Tronczyński
	1 Fw 190		S/Ldr Józef Żulikowski
6 marca 1945	1 V1		F/Lt Józef Jeka
9 kwietnia 1945	1 Me 262		S/Ldr Józef Żulikowski

Hurricane I V7165 UZ-W, 1940/1941 r., Ternhill. Ten samolot nie był szczęśliwy dla dowódcy Dywizjonu 306, S/Ldr Tadeusza Rolskiego. 18 grudnia 1940 r. kołując w nim na lotnisku został najechany przez brytyjskiego ucznia pilota kierującego szkolnym samolotem Master, a 11 stycznia 1941 r. był zmuszony wylądować nim w Cosford z powodu usterki technicznej.

Hurricane I V7118 UZ-V, 1940/1941 r., Ternhill. Samolot pilotował najczęściej F/Lt Hugh C. Kennard oraz F/O Władysław Nowak. Loty wykonywali na nim również inni piloci, m. in. S/Ldr T. Rolski, F/Lt S. Witorzeńć, F/O S. Zieliński, P/O E. Jankowski, P/O K. Rutkowski, P/O J. Żulikowski, P/O S. Skalski i inni.

Rys. Robert Gretzyngier

Rys. Robert Grudzień

Spitfire IIB P8342 UZ-N „CERAM" (nazwa fundacyjna), koniec sierpnia 1941 r., lotnisko Northolt. Pilotując tego Spitfire'a 16 sierpnia 1941 r. Sgt ***Henryk Pietrzak*** *uzyskał potwierdzone zestrzelenie Messerschmitta 109 i uszkodzenie drugiego. Samolot najczęściej pilotowany przez Sgt* ***Marcina Machowiaka****, któremu 29 sierpnia zaliczono w nim zestrzelenie Bf 109, ale pilot był zmuszony wylądować przymusowo w Biggin Hill z powodu poważnych uszkodzeń Spitfire'a, który nie wrócił już do Dywizjonu 306.*

Spitfire VB BL733 UZ-D, lipiec 1942 r., lotnisko Northolt. Samolot najczęściej pilotowany przez P/O ***Romana Pentza*** *i Sgt* ***Stefana Czachlę****. 30 lipca 1942 r. P/O* ***R. Pentz*** *został w nim zestrzelony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą we Francji i dostał się do niewoli.*

Spitfire IX BS456 UZ-Ż, jesień 1942 r., lotnisko Northolt. Samolot najczęściej pilotowany przez dowódcę Esadry B, por. ***J. Żulikowskiego****, którego inicjał „Ż" nosił jako oznaczenie taktyczne. 9 października 1942 r. ten pilot uzyskał w tym samolocie prawdopodobne zestrzelenie Focke-Wulfa 190.*

Spitfire IX BS403 UZ-K, jesień 1942 r. – wiosna 1943 r., lotnisko Northolt. Samolot przydzielony do osobistego użytku kpt. ***Kazimerza Rutkowskiego****, dowódcy Dywizjonu 306. Pilotując tego Spitfire'a, kpt.* ***Rutkowski*** *uzyskał 21 stycznia 1943 r. prawdopodobne zestrzelenie Fw 190, a 15 lutego pewne zestrzelenie Fw 190.*

Rys. Robert Grudzień

Rys. Robert Gretzyngier

Biblioteka
UMCS
Lublin

*Mustang III FZ196 UZ-D, czerwiec 1944 r., lotnisko Coolham. Samolot przeważnie pilotowany F/Sgt **Jana Pomietlarza**, który uzyskał na nim dwa zwycięstwa zespołowe: 18 maja – He 111 (wspólnie z trzema innymi pilotami), a 17 czerwca – Fw 190 (wspólnie z dowódcą Eskadry A, F/Lt **Władysławem Potockim**). Na tym samym samolocie F/Lt **Potocki** uzyskał potwierdzone zestrzelenie dwóch Bf 109 7 czerwca 1944 r.*

Mustang III FX958 UZ-K, 1945-1946 r., lotnisko Coltishall. Ten samolot został dostarczony do Dywizjonu 306 już po zakończeniu wojny i służył w nim aż do rozwiązania polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii. Niestety, nie udało się jak dotąd ustalić kto najczęściej go pilotował.

Indeks

Adamowicz Szymon 56, 59
Adnams A. 34
Anders Władysław 54
Andersz Tadeusz 58, 60
Arciszewski Tomasz 54
Arct Bohdan 22, 23, 24, 29, 38, 40, 61, 62
Bajan Jerzy 20, 64
Baker Hugh Charles 11,61
Baldwin P. H. 11
Baranowski Tadeusz 49
Ban-7
Bednarski Władysław 21
Benoit Wiesław 32, 35, 69
Berezowski Franciszek 36, 38, 45, 53, 59, 71
Bereżecki Włodzimierz 60
Beyer Andrzej 44, 45, 50, 53, 71, 72
Bezwukło Zbigniew 50, 53, 55
Bielkiewicz Bohdan 10, 12, 69, 70
Bobrowski Piotr 54
Bondarczuk Arkadiusz 30, 33, 35, 40, 42, 69
Brzezina Stanisław 9
Bubes Tadeusz 22
Buchwald Bernard 37
Buckiewicz Seweryn 40
Budrewicz Ryszard 30, 40, 42, 45, 47, 48, 49, 55,71
Budzich Tadeusz 54, 56, 57
Budzik Kazimierz 40, 44
Bzowski Janusz 44, 54, 71, 72
Choms Wiesław 13, 18,69
Chrapkiewicz Stanisław 50, 58
Churchill Winston 55
Czachla Stefan 26, 29, 74
Czajka Ignacy 23
Czapiewski Jan 10, 13, 69
Czerwiński Tadeusz 23, 24,25,26,29,30,69,71
Czeżowski Jacek 24, 26, 27,42, 52, 71, 72
Daszuta Czesław 17, 21, 22, 37
Dawbarn Peter Leslie 10
Dąbrowski Roman 17, 27
Douglas William Sholto 6, 12, 19, 21
Dowgalski Eugeniusz 50, 51, 57, 59, 72
Drecki Władysław Maciej 17, 23
Drybański Michał 62
Drybański Toni 62
Drybański Zygmunt 38,44, 45, 47, 62, 71
Dunn William 16
Figas Justyn 33
Filary Stanisław 28
FliśnikAdam21,26,69,70
Formas Franciszek 41
Franczak Aleksander 13, 19, 70
Gabreski Francis 31, 58
Gabszewicz Aleksander, 60
Gajewski Jan 27, 38, 44
Gajewski Jerzy 55, 57, 58
Gęca Bolesław 45, 47, 69
Gierycz Czesław 48, 52, 53, 72
Gil Józef 27, 33, 36,69, 71
Gillam Denys Edgar 11, 12
Głowacki Antoni 39, 56
Gmitrowicz Władysław 10
Gorczyca Tadeusz 21
Gorczyński Wacław 56
Gorzula Mieczysław 50, 52
Góra Tadeusz 22, 56
Górniak Korneliusz 17, 21, 24, 35, 38, 40, 71
Grabowski Jerzy 54
Grodyński Andrzej 50, 53
Grzybowski Leszek 50, 53, 55
Gutowski Zbigniew 37
Hamankiewicz Jerzy 30, 34
Hanka Edward 50, 53
Horbaczewski Eugeniusz 58
Horn Zdzisław 17, 21, 26, 29, 69, 70
Hrycak Roman 22
Hryniewiecki Czesław 50, 57
Iwaszkiewicz Wacław 5
Iżycki Mateusz 45, 54, 59
Jankowiak Jan 28, 35
Jankowski Edward 10, 21, 23, 24, 69, 70, 73
Janus Stefan 37
Janusz Erwin 22
Jasiński Wawrzyniec 10, 12, 14, 21, 23, 27, 28, 37, 69, 70
Jaugsch Leon 13, 16, 70
Jaworowski Czesław 23, 45, 50
Jeka Józef 10, 12, 14, 21, 26, 28, 32, 33, 35, 38, 39, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 70, 72
Jeliński Zygmunt 24, 38, 50, 64, 71
Jerka Henryk 55
Kaczmarek Bolesław 13, 21, 24, 26, 58, 62, 63
Karlikowski K. 59
Karwowski Włodzimierz Eugeniusz 39, 40, 43
Kawnik Zygmunt 40, 50, 53, 58, 71, 72
Kennard Hugh Charles 6, 8, 10, 13, 63, 70, 73
Kent John Alexander 5
Kędzierski Stanisław 21, 24, 27, 31, 38, 44, 71
Kępczyński Antoni 35, 40
Klawe Włodzimierz 50, 53, 72
Kobyliński Janusz 58
Kołecki Tadeusz 13
Kołodyński Stefan 37
Kołoszczyk Tadeusz 50, 52, 69
Konecki Bronisław 40, 44
Koń Stanisław 26, 27, 36, 40

a

Kopa Walenty 22
Kordasiewicz Marian 26, 34, 69
Kosmalski Grzegorz 22
Kosmowski Janusz 13, 17, 69
Kosmowski Leon 10,14,21,22,24,35,36,69,70
Kowalczyk Adam 47
Kowalski Henryk 58
Krakowski Antoni 23, 33, 34
Kroczyński Bruno 10, 13, 29, 30, 58
Król Stanisław 37
Król Wacław 38
Krupa Witold 23, 33, 38,41, 51, 53, 54, 57, 59
Krzehlik Edward 40, 45, 53, 54, 56
Krzemiński Edmund 21, 24, 31, 35, 40, 42
Kudrewicz Bruno 50, 53
Kumiega Tadeusz 26, 27
Kurowski Jan 26, 33, 38,41
Kuryłowicz Lew 40
Kustrzyński Zbigniew 37
Landsman Emil 22, 23, 29, 37, 57, 58
Langhamer Zdzisław 10, 15, 24, 35, 36, 38, 44, 47,62,70,71
Laskowski Florian 5
Lemarechal 48
Leś T. 56
Letki Stanisław 41, 47, 50, 71
Lipiec Kazimierz 22
Lipiński Jan 23
Loska Erwin 48, 54
Lurzyński Mieczysław 28, 33, 34
Laguna Piotr 15
Łapka Stanisław 30, 43,44,46,47, 52, 53, 71
Łaszkiewicz Lech 44, 47
Łokuciewski Witold 37
Łukasiewicz Krzysztof 56
Macek Stanisław 64
MacEvoy Theodore 21
Machowiak Marcin 10, 13, 20, 32, 40, 42, 45, 70,71,74
Maciejewski Stefan 37
Malczewski Ryszard 17, 24, 32, 70
Maliszewski Eugeniusz 22
Maras Jan Kazimierz 17, 69
Marchewicz Henryk 24, 26
Marciniak Janusz 46,47, 48, 62, 69
Marcisz Stanisław 17, 21, 24
Marek Feliks 22
Marschall Karol 42, 43, 52, 54, 72
Martens Edward 34, 38, 40
Michalkiewicz Karol 40, 48, 50, 52
Michałowski Jan 65
Mickiewicz Bronisław 37
Mickiewicz Donat 22
Migos'Feliks 50, 51,69,72
Mijakowski Bogdan 24, 27
Mochocki F. 56
Morgenthau Henry Jr. 34
Moszyński Zbigniew 15
Mrozowski Włodzimierz 44, 48, 53, 59
Mumler Mieczysław 9, 31, 32, 34
Najbicz Michał 23
Nawrocki Tadeusz 22
Nentwich Zygmunt 27, 35
Niemiec Paweł 49, 51, 52, 61, 72
Nowacki Walenty 33
Nowak Władysław 7, 10, 13, 15, 17, 70, 73
Nowakiewicz Eugeniusz 37
Nowierski Tadeusz 29, 31, 33, 35
Nowoczyn Witold 40, 45, 52, 53, 54, 58, 71, 72
Oberdak Czesław 43, 46
Olszewski Ignacy 22, 63
Orzechowski Jerzy 9, 65
Osieleniec Kazimierz 44, 45, 69
Paleolog Wiesław 40
Parrott Dennis Thomas 11
Pawlikowski Stefan 9
Pentz Jan 39
Pentz Roman 23, 28, 37, 74
Petruszka Aleksander 10, 11
Pietraszkiewicz Stanisław 37
Pietrzak Henryk 10, 15, 21, 35, 36, 50, 60, 63, 70,71,74
Pingel Rolf 16
Piotrowski Józef 22
Pisarek Marian 9
Piwko Mieczysław 23
Pniak Karol 10, 17, 21, 23, 35, 38, 64
Polak Jerzy 24, 33, 35
Połczyński Józef 50
Pomietlarz Jan 34, 38,43,49, 52, 54, 71, 72, 76
Popiel Wojciech 58
Poraziński Zygmunt 40, 45
Potocki Władysław 23,24,33, 35,36,42,44,45, 48,50,64,66,71,76
Pudrycki Otto 10, 21, 23, 69, 70
Raczkiewicz Władysław 31, 35, 36
Radomski Zdzisław 17, 19, 70
Ranoszek Gerard 13, 23, 65, 70
Raszewski Bronisław 22
Regnout 48
Rembowski Eugeniusz 40, 44
Robb sir James 59
Rodziewicz Alojzy 22
Rogowski Jan (nr sł. 780965) 48, 57, 72
Rogowski Jan (nr sł. 781018) 27, 34
Rolski Tadeusz Henryk 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 21,41, 52, 54, 57, 62, 65, 67, 73
Rozmarek Karol 59

Rozworski Zygmunt 21, 35, 69, 70
Różański Jerzy 35, 38
Różycki Władysław 10, 13
Rudowski Stanisław 43, 50, 51, 52, 53, 71, 72
Rutkowski Kazimierz 10,11,13,14,16,24,26,30, 33, 34, 35, 38, 39,41,52,53, 70,71,73, 75
Ryli Stefan 54, 55, 56
Sarnicki 36
Sawczyński Stanisław 65
Sawiak Bolesław 23
Schmidt Jerzy 52, 53
Scott Douglas Reginald 7, 10, 11
Semmerling Bruno 40
Sendorek Andrzej 27
Sęp-Szarzyński Oswald 38, 40
Siekierski Jan 45, 50, 51, 53, 60, 66, 71, 72
Sikorski Władysław 19
Sinclair sir Archibald 34
Skalski Henryk 12,58,59
Skalski Marian 10, 11, 12, 13, 21
Skalski Stanisław 12, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 30, 31,46,52,53,66,67,70,73
Skiba Franciszek 10
Słoński-Ostoja Jerzy 9,10,11,13, 15,17,18,19, 20, 69, 70
Słoński-Ostoja Marek 10, 12
Słowikowski Stanisław 17, 21, 24, 27
Sobiecki Olgierd 30, 33, 35
Sobolewski Józef 22
Socha Stanisław 22
Sochacki Bolesław 23, 24
Sołogub Grzegorz 13, 21, 24, 25, 33, 40, 42, 44, 45,50,53,54,56,64,70,71
Sosnkowski Kazimierz 46
Sporny Kazimierz 44, 49, 50, 71
Stalin Józef 59
Stembrowicz Konrad 22
Studeny Jaroslav 13, 14,21
Suszyński Edward 10
Szajda Władysław 35,43, 44, 45, 64, 69, 71
Szczęśniewski Władysław 37
Szostakowski Jan 50, 52, 54
Szpakowicz Sergiusz 21, 32, 33, 38,41, 70, 71
Szwaba Herbert 23, 35, 71
Szymankiewicz Teofil 23
Szyszkowski Witold 17, 21, 24, 27, 29, 69
Śliwiński Władysław 34, 36
Śmigielski Jan 10, 16, 21, 24, 26, 33, 38,41,44, 51,52,54,56,70,71,72
Świstun Gwido 34,41,44
Tarnowski Wacław 17
Tatarski Edward 34, 35
Tennant H. W. 7, 8, 10, 11,69
Toczyski Jerzy 40, 42
Tomanek Edmund 23, 30, 34, 38, 45, 48
Tomczak Franciszek 35, 45, 52
Trnobrański Mieczysław 40
Tronczyński Stefan 36,38,44, 50,53,57,71,72
Trzaskowski Jerzy 65
Trzciński Aleksander 58
Turek Tadeusz 45, 50
Turzański Bolesław 8, 10, 12
Ujejski Stanisław 28
Urbańczyk Zbigniew 38, 42
Wacnik Kazimierz 50, 72
Walczak Józef 40, 42
Walendowski Władysław 26, 27, 33, 36, 38, 71
Wardziński Erazm 21
Waśkiewicz Kazimierz 8, 10
Wczelik Antoni 20, 21, 24, 69, 70
Weyers Wojciech 24, 26, 27, 32, 37, 38, 69
Wędzik Marian 45, 53, 72
Węgrzyn Antoni 43, 44, 45
Wiejski Jan 26, 27
Wieprzkowicz Stanisław 10, 18, 21, 22, 69, 70
Wiktorczyk Apolinary 10, 38
Wilczewski Wacław 9, 37
Wisiorek Jan 48, 57, 72
Witorzeńć Stefan 10, 13, 27, 67, 73
Wojciechowski 35
Woliński Kazimierz 10, 12
Woźniak Tadeusz 58
Wójcik Stefan 38, 40
Wyrożemski Ksawery 54
Wyszkowski Mieczysław 21, 28, 35
Young John Reginald Cass 6, 68
Xiężopolski Lech 37
ZaleńskiJózef50,51,54, 72
Zaremba Jerzy 9, 10, 15, 18, 19, 69
Zarębski Zbigniew 40, 42
Zawistowski Tadeusz 17,19, 21, 69
Zaworski Jan 50, 54, 57, 72
Zbierzchowski Jerzy 37
Zbrożek Jerzy 23
Zieliński Benedykt 11
Zieliński Ryszard 40, 42
Zieliński Stanisław 10, 15, 17, 18, 20, 21, 23,25, 69,73
Zięba Stanisław 13, 17, 18,69
Zumbach Jan 30, 51
Zygmund Egon 50, 69
Żmigrodzki Zbigniew 17, 23
Żółciński Marian 23
Żulikowski Józef 10, 14, 15, 23, 24, 26, 32, 35, 52,53,55,70,71,72,73,75
Żurakowski Janusz 24, 26, 68, 69
Żuromski Julian 23
Żyborski Andrzej 54, 57